Владимир Терзийски

Летящите чинии на Илюминатите

Том 1

Въведение

Това е първият превод на български език на моята книга с приблизително същото заглавие, която беше издадена в Лос Анжелис на английски език през 1994 г. Тя бе посрещната с огромен интерес не само от уфологичните, аерокосмичните и конспиратологичните кръгове в САЩ, но също така и от най-широката читателска публика. За това свидетелстват и десетките интервюта и шоупрограми, които направих за американски радио и телевизионни станции в последните две години. Книгата написах по материали, които в някои случаи съм събирал почти двадесет години, и най-вече, след като около половин година работих като автор на научния сценарий и като главен научнотехнически консултант на документалния филм „Междупланетните полети на Третия райх“.

Той бе заснет от режисьора Джуничи Яои и Нипон Телевижън — най-голямата частна телевизионна компания в Япония. За мащабите на документалното кино това бе двучасова суперпродукция с бюджет от един милион долара. Тя разкри за първи път пред японската публика сътрудничеството на немски тайни общества с представители на извънземна цивилизация, населяваща планетите около звездата Алдебаран, както и антигравитационните проекти и междупланетните полети с летящи чинии в Германия през 30-те и 40-те години на нашия век. Режисьорът на филма г-н Яои е нещо като японския Куросава на уфологичното кино. Той е най-продуктивния автор не само в Япония, но може би и в целия свят. Заснел е над 30 документални филма за НЛО през последните 25 години (Терзийски и Яои, 1994).

Филмът на Нипон Телевижън беше показан при изключителен интерес през октомври 1994 г. на около 40 милиона затаили дъха си японски телевизионни зрители. За тях най-интересни бяха кадрите, разказващи за построяването на орбиталните и лунните изследователски станции от немските тайни общества преди края на Втората световна война, и най-вече за героичния полет до планетата Марс през април 1945 г. На летящата чиния-дреднаут с мистериозното име Haunebu-3, пилотирана от смесен германо-японски екипаж. Въпреки появилите се тежки повреди, тя успява да се добере до Червената планета през януари 1946 г. При аварийното кацане по

корем двигателите се разбиват непоправимо, но екипажът остава невредим (ТХГ, 1991).

Освен тези епохални немски постижения, отразени за първи път в Америка в моята книга, бях включил в нея и още една изключителна история. Според още по-невероятните разкрития, направени наскоро от виенското тайно общество Темпелхоф Гезелшафт, достойната кулминация на многогодишното сътрудничество между немското тайно общество Врил и извънземните учени бе полетът на другата антигравитационна чиния-дреднаут Врил Один. Тя бе построена в Германия от световните тайни общества на Илюминатите и от техните послушни немски клонове през 1944–45 година. Според тях това е първата земна летяща чиния, успяла да извърши полет до съседна звездна система. Тя отпътува от Германия през април 1945 г. на своята епохална междузвездна одисея, и пристига в системата на Алдебаран през 1965 г. Тя прелита за 20 земни календарни години разстоянието от 68 светлинни години между Слънцето и тази звезда, летейки три пъти по-бързо от скоростта на светлината.

Моите лекции по света.

През последните пет години изнесох пред най-различни научни конференции и аудитории в няколко континента многобройни доклади и семинари в областта на физиката на антигравитационните явления, частните космични програми с антигравитация и научно-техническото сътрудничество на тайните земни общества с много извънземни цивилизации. През март 1992 г. и януари 96 г. проведох специализирани семинари пред Института по физика на твърдото тяло на БАН. През ноември 93 г. изнесох в Япония цикъл от лекции пред университетите в Токио и Сендай. През януари същата година прочетох голям доклад на конспиратологичната конференцията „Global Conspiracy T93“, „Глобалната конспирация T93“, в зала Уембли в Лондон. През май 94 г. направих доклад пред академичната конференция „Време, пространство и гравитация“, организирана в Ленинград от Руската академия на науките, а след това и пред Руското физическо и Руското географско дружество. В голямата зала на Звездното градче край Москва през юни 1994 г. изнесох двудневен семинар за частните антигравитационни космични програми от последните 100 години. Освен това вече пет години почти всеки уикенд изнасям лекции и семинари пред многобройни специализирани конференции по целите Съединени Щати. Участвал съм в десетки радио и телевизионни програми. Автор съм на над 20 документални

„самиздатски“ филма в областта на алтернативните научни изследвания, на три книги и на множество статии в списания и семинарни лекции.

По образование съм инженер-физик. През 1974–1980 г. следвах и завърших с отличие бакалавърския курс по физика и магистърския курс по електроника на Токийския университет в Япония. През 1985–88 г. следвах в магистърския курс по социология на Калифорнийския университет в Лос Анжелис. Владея писмено и говоримо японски, английски, немски и руски езици, и ползвам също така с речник технически публикации на френски, испански и италиански.

Нашата „Академия на дисидентските науки“.

През 1993 г. основахме заедно с видни американски колеги физици, писатели и политически дисиденти „Американската академия на дисидентските науки“. В момента тя има около 2 000 членове от много държави в света. Нейната цел е да разпространява сред земното население всички онези систематично цензурирани, иззети и заличени стари знания в областите на алтернативната наука, на окултните познания на тайните земни общества, на алтернативната медицина, на конспиратологията, уфологията, на езотеричните и метафизични познания. Тази информация е била почти напълно премахната от световните библиотеки и бази данни по нареждане на Илюминатите — най-секретните висши рангове на масонството, за да се предотврати нейното използване от непосветеното човечество. Точно по същия начин и политически неудобните факти от старата история или науката се изтриват и премахват от библиотеките на тоталитарна Англия в епохалния роман — политическа фантастика „1984“ на Джордж Оруел.

Друга основна цел на нашата Академия е да събира, класифицира, разпространява и популяризира новите клонове на познанието, които се разработват в момента в секретни военни или частни проекти по целия свят, и които все още не са „разрешени“ и „позволени“ от тайните общества за масово използуване от населението на Земята.

Съоснователят на нашата академия д-р Ал Биелек е един от учените, работили рамо до рамо с Алберт Айнщайн и Никола Тесла в тъй наречения „Филаделфийски експеримент“, проведен през 1933–43 г. В него учените не само постигат пълната невидимост на американски боен кораб, но също така успяват и да го телепортират от Филаделфия до Норфолк, Вирджиния, а освен това и до други точки напред и назад във времето (Терзийски (или Терз) и Биелек, IX. 92 и V.

93).

Нашата виртуална академия няма устав, няма раздут щат или бюджет. Нейната сбирка от уникална литература и видеокасети е една от най-големите частни колекции в света (разбира се извън проектите на военните или на спецслужбите). Тази сбирка е нашето най-голямо богатство. Списъка на почти 2 000 доброволни члена, които ревностно купуват и разпространяват нашите публикации, видео и аудио материали по целия свят е следващото наше голямо богатство. Освен това те постоянно ни доставят уникална и трудна за намиране информация. Моите огромни лични връзки, познанства и непосредствени контакти с болшинството големи американски автори, изследователи и колекционери — окултните познания на тайните земни общества, а също и с повечето автори и изследователи в тази област от четирите краища на света, са били основната двигателна сила на нашата академия.

Накратко за настоящата книга.

Книгата ще запознае читателите с елементарната теория и практика на жироскопните антигравитационни двигатели, разбулвайки най-накрая великата енигма на антигравитацията. Тя ще покаже колко е просто наистина да победим и превъзмогнем силата на земното привличане и да се издигнем нагоре чак до седмото небе с помощта на изучаваното в средното училище физическо явление на жироскопната ротация около вертикална ос. Един път получили този магически ключ към мистериозното антигравитационно царство, ние ще започнем да изучаваме заедно с читателите най-простите и примитивни от многобройните антигравитационни летателни апарати с конвенционални двигатели, които бяха построени в Германия по времето на Третия райх от секретните проекти на Луфтвафе и Вермахта.

Дузини от най-добрите тайни немски конструкторски бюра работеха денонощно, мъчейки се да върнат назад хода на времето и да спечелят обратно за Германия тази вече загубена война. Те създадоха в тази побъркана треска близо сто различни модела на антигравитационни апарати с формата на летящи чинии, задвижвани от конвенционални двигатели и построени от традиционните авиационни материали на Третия райх. Еволюцията на техните модели започна от класическите двигатели с вътрешно горене и „примитивните“ антигравитационни устройства на базата на материалното жироскопиране, получени чрез въртенето около

вертикална ос на тежки физически маси. Те използваха въртенето на масивните части на целите корпуси на летящите чинии, заедно най-вече с тежките резервоари за гориво и развъртащите ги авиационни двигатели. Постепенно проектите еволюираха през по-съвършените и леки хибридни антигравитационни двигатели, основани на едновременното въртене на по-малки маси, и за компенсация на това на по-големи по размер, но значително по-леки полета — например електромагнитни полета. Те бяха построени като компактни свръхпроводими и бързооборотни електродвигатели, специално видоизменени за целта в плоска дисковидна форма. Следващата неизбежна стъпка беше усъвършенстването на тези електромагнитни антигравитационни двигатели до моделите, работещи на принципа на безплатната енергия. По времето на самия полет те изсмукваха като през сифон енергията, необходима за техния полет, включвайки се резонансно към неизчерпаемата вортексна енергийна мрежа на Вселената.

Кулминацията на тази уникална еволюция от летящи машини бяха най-компактните и не въртящи се електромагнитни антигравитационни двигатели, основани на още по-бързото ротиране само на леки полета. Надеждни двигатели, които не включваха никакви въртящи и износващи се материални части в цялата летяща чиния — освен разбира се дръжките на вратите на кабините за екипажа. При тях цялата подемна сила се получаваше от все по-бързото жироскопиране около не въртящия се корпус на кораба-чиния на най-различни видове енергийни полета с прогресивно увеличаваща се честота и финност.

Накрая ще разгледаме потвърждения от независими негермански източници от целия свят за развитието на антигравитационните летателни апарати и съпътстващите ги фантастични технологии на Третия райх. В последната глава ще се опитаме експериментално да докажем факта, че въртенето около вертикална ос създава антигравитация чрез демонстрирането на различни прости физични експерименти, подкрепящи тази теза. Те са пригодени за лабораторни упражнения по физика в началните и средните училища. Един от тях е изпробването на модел на жироскопираща летяща чиния, задвижвана с бензинов двигател, която се продава в магазините за детски играчки в САЩ.

Настоящата книга ще разкрие за първи път и многобройните тайни космически полети, които бяха успешно предприети преди края на Втората световна война от частните илюминато-германски програми.

Ще бъдат обсъдени полетите на жироскопни чинии, развъртани и задвижвани от стандартни ракетни двигатели, извън земната атмосфера, по орбита около Земята и до Луната. Също и изобретяването от немски учени на генератори, работещи с безплатна енергия, и тяхното използване за задвижване на най-мощните електромагнитни летящи чинии, предназначени за продължителни космически полети. Ще се запознаем с тайните немски общества, организирали това титанично изследователско усилие, и с техните скрити зад димната завеса на войната „братски и нерушими“ връзки с техните по-големи братя — с британските и американски клонове на същите глобални тайни общества.

За първи път ще се дискутира огромното супер-секретно сътрудничество на най-висшите ешелони на тези тайни немски общества с извънземни учени от няколко различни раси и цивилизации, работили в немските подземни бази по време на Втората световна война (Терз, Биелек и Джонсън, XI. 93). Ще обсъдим създаването от немците на колонията Ню Берлин на Южния Полюс (Терз, II. 93), посветила се на генетичното инженериране на новата раса-господари на изгряващия Нов световен ред на Илюминатите. Ще говорим за нейната военна защита и финансиране след войната от същите глобални тайни общества на международното банкерство, финансирало само две петилетки преди това идването и на Хитлер на власт, а след това и на цялата експлозия на човешка грозота в Третия райх.

Тази книга е само кратко въведение и обобщение, малък пътеводител, в моята богато илюстрирана и разширена поредица на същата тематика, озаглавена „Летящите чинии на Третия райх“, първите два тома от която ще излязат скоро от печат в САЩ от издателската къща на нашата академия. Тъй като количеството от събраната досега информация е огромно — става дума за десетки книги и списания — за повечето от които няма никаква възможност да се намерят в някоя библиотека, а от друга страна обемът на сегашната книга е доста ограничен, се налага преобладаващата част от фактите в нея да бъдат дадени без съответната библиографска справка и авторова преценка на тяхната достоверност. Това ще стане възможно в следващата разширена поредица, спомената по-горе.

Най-голямото потвърждение на моите теории получих от безценната и доскоро супер секретна информация, съдържаща се в многото папки, оригинални документи и автентични фотографии, до които успях да се добера в процеса на заснемането на филма с Нипон

телевижън. Това стана по времето на моите лични интервюта с членовете на Виенските клонове на тайните общества Врил и ТХГ, или Темпелхоф Гезелшафт — немския клон на рицарите-темплиери. Тази информация все още продължава да пристига при мен от Виена и Германия. Тя ще бъде постепенно „обнародвана“ в цялата многотомна поредица от серията „Летящите чинии на Третия райх“. Затова бих помолил читателите за малко търпение, докато се доберат до всички оригинални документи.

И накрая, за да разпалваме любопитството на нашите читатели за следващите книги от тази поредица, само ще загатна за огромното строителство на „евакуационни и оцеляващи“ колонии за земния елит на Луната, по планетите на Слънчевата и другите близки звездни системи, започнало преди около 80 години, и продължаващо с пълна пара и до днес. Ще открехнем също и капака на супер-секретните изследвания на дълбокия космос в нашата галактика със свръхсветлинните кораби с атомни реактори, построени частно след войната от Рокфелеровата фондация в САЩ по поръчка на нейните господари — Илюминатите. Тези епохални изследвания бяха популяризирани пак с техните щедри пари в научнофантастичните американски ТВ сериали „Бък Роджърс“, и най-вече в „Стар трек“ и неговите многобройни деривати, като „Петият Вавилон“ и „Далечна космична база №9“. Благодарение на щедрите финанси, на съвършения декор, отлични артисти, и най-вече на цялата положителна медийна обработка, сериалът „Стар трек“ стана най-гледаната в света ТВ програма на всички времена, не само от деца, но най-вече от възрастни. Което масовизиране беше и първоначалната голяма цел на тази може би най-важна за XX-я век от многобройните глобални образователни и възпитателни операции на Илюминатите и на бялото планетно братство зад част от тях, стремящи се чрез нея да имплантират в съзнанието на земния човек бъдещите насоки на развитие на нашата планетна цивилизация през следващите няколко века.

Настоящата книга представлява единствено моето скромно лично мнение по всички противоречиви въпроси, обсъждани в нея. Не е необходимо това мнение да съвпада, или да се подкрепя от моето издателство — „Литера Прима“, а също и от рецензентите, коректорите, или от когото и да било от специалистите и корифеите по въпросите на популярните немски аерокосмични изследвания от времето на последната война. Това е изключително моето, и само моето частно виждане върху обсъжданите въпроси.

За по-нататъшни запитвания до нашата Академия, за списъка на нашите публикации и видеофилми, които можете да си поръчате от нас, можете да ни пишете на нашия постоянен адрес в САЩ, даден в края на книгата.

Глава 1

Моето „откритие“ на антигравитацията с помощта на културната антропология на митовете

Корелации между антропологични „истории“ за антигравитационни летящи устройства от различни епохи, континенти и култури.

Причината, поради която поставих думата „откритие“ в кавички е много проста: по мое мнение само в последните два века антигравитацията е била откривана на Земята десетки, може би стотици пъти от най-различни несвързани помежду си изобретатели. Била е „спонтанно“ откривана и веднага след това „забравяна“, или по-вероятно и по-точно, била е светкавично потискана от тайните общества на нашата планета. Същите окултни общества, които ревностно пазят интересите на световните банкери, щедро финансиращи ги задкулисно вече много столетия. Ето защо това мое „откритие“ е доста закъсняло да претендира за земното първооткривателство в областта на антигравитацията. Което и обяснява тези кавички. То не може да бъде нищо повече от откриването на антигравитацията за мен самия, за удовлетворението на моето научно любопитство като учен физик. То също така е и сбъдването на най-съкровената мечта на моята младост, тъй като още от най-ранна възраст сърцето ми, безрезервно отдадено на физиката, се стремеше да открие тази тайна, струваща ми се тъй непостижима.

Много скоро след началото на моите търсения на антигравитацията — тази най-голяма за мен енигма във физиката — аз

разбрах, че бях закъснял не само по време, но и „по същество“. Защото от огромната уфологична литература, с която се бях запознал разбрах, че преди мен безбройни изобретатели от милиарди планети, разпръснати сред необятната Вселена, бяха успели не само да открият антигравитацията, но по-важното — бяха успели да открият едно безкрайно разнообразие от най-различни и неповтарящи се уникални модели на антигравитационни двигатели.

Невъобразимата и безгранична комплексност и никога не изчерпващото се разнообразие на физическите закони и енергийните трансформации във Вселената могат да се приемат като отправна точка и като най-важния начален аргумент на нашата дискусия за многоликата същност на антигравитацията. Аз имах щастието да се докосна до тези висши откровения за Вселенската физика по време на моето дългогодишно запознаване с дневниците на много контактьори с извънземни раси, публикувани в САЩ. Такива са книгите, издадени от запасния полковник от авиацията Вендел Стивънс, като „НЛО — Контакт с планетата УММО“ (Стивънс, В., 1985) или „НЛО — Контакт с планетата Ярга“ (Стивънс, В., 1986).

Това са само два от над тридесетте тома от специализираната поредица, разказваща за контактьорски сведения, получени от различни напреднали цивилизации. От всичките извънземни материали обаче най-интересни за мен като откровения за комплексността на Вселенската физика бяха шестте хиляди страници на уникалните контактьорски дневници на Едуард Били Майер, публикувани от неговия духовен център в Швейцария (Майер, 75–95). Освен в тези извънземни източници, аз открих безценни сведения за антигравитационната космична физика в различни трактати-откровения — например в монументалните философски книги „Урантия“ (1955) или „Оаспи“ (1882), за които ще говорим по-късно в тази глава.

Всички тези източници могат да се използват в подкрепа на моето твърде фриволно първоначално предположение, че вероятно във Вселената са създадени безброй много различни и неповторими типове антигравитационни двигатели. Принципът им на действие почива на безкрайно много коренно различни фундаментални енергийни взаимодействия, на безброй разнообразни геометрични конструкции и на още по-безчетни възможни инженерни и хардуерни решения.

Твърде скоро след това мое волно предположение аз случайно открих в записките на Били Майер (1975), че неговите извънземни учители от звездния куп Плеяди вече са описали в бордовите си

компютри около един милион и осемстотин хиляди различни интелигентни цивилизации, открити при изследователските им полети в нашата част на Вселената. Сред тях жителите на Плеядите са намерили и класифицирали над 1,600 различни и неповтарящи се типове на антигравитационни двигатели. Моето откритие потвърди първоначалното ми подозрение, че бях не само закъснял по време, но и по същество. Докато аз не бях открил и един единствен антигравитационен двигател, около мен Вселената гъмжеше от безброй много най-различни такива двигатели. Около това място някъде влиза илюстрация.

U043: 32 УФО профили със следния текст:

Класификация на десетки различни модели на корпусите на НЛО, наблюдавани при стотици инциденти около света в последните 50 години и систематизирани от американски уфологичен клуб. Вижда се ясно общият знаменател на всички тези разнородни конструкции: тяхната ротационна симетрия около вертикалната ос.

Ето защо в настоящата скромна книга ще се помъча да разгледам и обясня само най-простите и примитивни от антигравитационните двигатели. Това по мое мнение са жироскопните антигравитационни устройства, работещи на принципа на ротиращите маси, или полета, или и на двете заедно.

В събирането на информация и изследването на най-различни и несвързани съобщения за антигравитационни двигатели, винаги съм използвал единствено метода на културната антропология на митовете и легендите, който бях научил от лекциите по социална антропология, слушани през моите три години следване в магистърския курс на социологическия факултет на Калифорнийския университет в Лос Анжелис. Този метод не е нищо повече от просто „филателистично“ събиране на първоначално несвързани помежду си истории за моята любима тема — антигравитацията, без абсолютно никакво по-нататъшно редактиране, коригиране, натъкмяване или „полиране“.

След като 20 години събирах буквално от четирите краища на Земята тази огромна колекция от истории, митове и легенди за антигравитационни апарати, отхвърляни в същото време с лека ръка от академичните физически среди по света като „таблоидни басни и измислици“, един ден случайно се сетих за Хайнрих Шлиман и начина, по който той беше открил Троя, базирайки се изцяло само на подобни „шизофренични слухове“ за невероятните небивалици на древногръцките герои. Той беше открил фантастичната Троя на гръцките митове, след като прочел „Илиадата“ и воден от своята

непогрешима интуиция просто решил, че многобройните предания и легенди в нея отразяват действително съществували древни хора и реални събития, а не са рожба на развинтената фантазия на Омир, опиянена от хубавото гръцко вино. Както и Шлимановите идеи са били отхвърляни от историците и археолозите по неговото време като „налудничави видения“ и „злостни подигравки“ по адрес на техните академични позиции по въпроса, така по същия начин и планините от истории за антигравитационни устройства, които бях събрал през последните 20 години, винаги са били енергично осмивани и дискредитирани като „лунатична наука“ от маститите корифеи на теоретичната и експериментална физика на този век.

Точно както Шлиман беше триумфално открил своята Троя напук на цялата академична общност, базирайки се в своите търсения на нищо повече от „съмнителна митология и непотвърдени слухове“, точно по аналогия на неговия успех и аз се запитах един ден дали не би могло да има все пак някаква голяма истина, погребана и под тази планина от непотвърдени, полупотвърдени, или съмнително доказани „безотговорни измислици“ за антигравитационни машини и експерименти, появили се в периферията на медиите и общественото съзнание през последните 150 години.

По същия начин един друг смел немски мечтател, основателят на Обществото за древните астронавти, Ancient Astronaut Society, — Ерик фон Деникен — събра през последните 40 години огромна колекция от исторически източници, която го наведе на предположението за многократни посещения на нашата планета в древността от многобройни извънземни цивилизации-учители. Деникен просто прие, че всички истории и митове за посещения на представители на различни космически цивилизации на Земята разкриват истинските факти, а не са фантазии, измислени от „болни примитивни мозъци“. Въоръжен с това смело предположение, той успя след време да открие десетки материални доказателства — произведения на изкуството, паметници и храмове по цялата планета, подкрепящи хипотезата му за посещенията на древните астронавти-учители във всички кътове на Земята.

По аналогия с пионерните открития на Шлиман и Деникен, аз също си зададох този най-важен въпрос: „Може ли да има някаква реална фактическа основа на изобилния митологичен материал за огнените колесници от древността, демонстриращи своя висш пилотаж пред нашите смаяни първобитни прародители? Може ли да има някаква доза истина в още по-обилния «фолклорен» материал за стотиците

хиляди наблюдения на НЛО по Земята през XX век? Или в изобилните истории за обикновени самоуки механици, демонстриращи летящи антигравитационни устройства пред медиите и телевизията?“

U044: 48 УФО профили от ВВС учебник.

Систематизиране на 48 различни модела на НЛО, засечени и фотографирани от американските ВВС, и включени в секретния учебник на пилотите-курсанти от Военновъздушната академия в Колорадо Спрингс, въпреки „най-официалните“ уверения на говорителите по печата на същите ВВС, че извънземните летящи чинии не са нищо повече от формации на диви патици, извършващи полети със свръхзвукова скорост.

Оказа се, че може да се открие общ знаменател между това множество от съвършено несвързани помежду си древни истории за пилотирани огнедишащи бойни колесници и между огромния брой съвременни контакти с извънземни летателни апарати. Можем също така да открием и аналогии между летящите вимаани от митологичните предания и от най-съвременните разработки на тайнствени лещовидни летящи апарати-гравитолети в суперсекретните „черни“ проекти на американските военни например. Проекти, за чието финансиране даже и конгреса на САЩ няма право да знае абсолютно нищо.

1.1. Общият знаменател на ротационната симетрия — най-важната геометрична характеристика на наблюдаваните НЛО.

В десетки страни са написани досега безброй доклади от военни, академични и цивилни организации, обобщаващи наблюденията на НЛО по целия свят. Независимо от безкрайното разнообразие на външните форми на забелязаните апарати, и независимо от това, че някои от тях имат наистина доста странни и несиметрични форми (като триъгълници, пентаграми, бумеранги, и какво ли не още), може съвсем уверено и определено да се каже, че главната характеристика и най-важният общ знаменател на топологията на външната повърхност на огромното болшинство от наблюдаваните около цялата наша планета НЛО е преобладаващата ротационна симетрия около вертикалната ос. (За нашите по-нататъшни дискусии това винаги ще бъде оста, спускаща се към центъра на Земята.) Независимо от най-различните форми на напречни сечения на тези летящи апарати, в

преобладаващото си болшинство чиниите могат да бъдат завъртяни около своята вертикална ос, без да „бият“ или да „хлопат“. Което на популярен език значи, че те имат осова симетрия по тази ос.

По аналогия на това общо свойство на летящите чинии, и всички земни транспортни средства, също имат своя общ знаменател — независимо от тяхното огромно разнообразие. От малкото детско велосипедче до високата 100 метра пълзяща стартова площадка на космичните кораби Аполо-Сатурн. Читателят веднага би се досетил, че този общ елемент е обикновеното колело, което присъства във всеки различен представител на земните возила, и което също е ключът към разгадаването на физиката на преместването по повърхността на земята.

Да видим сега какво пък би ни донесъл като ключ към разгадаването на физиката на антигравитационния процес и по-нататъшният анализ на общия и видим знаменател на летящите чинии — тяхната осова или ротационна симетрия.

1.2. Потвърждения от различни епохи на осовата симетрия — главната характеристика на извънземните гравитолети.

Общата характеристика на болшинството от наблюдаваните НЛО беше първото мое „откритие“ по пътя на разгадаването на тайната на магическата сила, движеща летящите чинии. Скоро си зададох и следващия въпрос: „След като болшинството от наблюдаваните НЛО имат ротационна симетрия около вертикалната си ос, то тогава може ли да се очаква тази симетрия да има наистина връзка с един реален процес на въртене на нещо в тях около същата тази вертикална ос? На част от корпуса например, или дори на целия корпус? Може би на някой невидим за нас, но издаващ шум детайл, скрит под корпуса на чинията? Или пък на нещо невидимо, но светещо, около самия корпус?“

Нека да хвърлим поглед към литературата за НЛО — към много от статиите в може би най-доброто списание от този род в света — английското „Флаинг сосър ривю джърнал“, „Обзор на летящите чинии“ (Уайтхед, 86). Нека да потърсим там потвърждение и отговор на горния въпрос.

Една преобладаваща категория конструкции се откроява сред случаите на наблюдавани от земята най-различни типове летящи чинии, отразени в многобройни съобщения на очевидци, на които просто няма място да се спра подробно в тази кратка глава. Тази първа категория се отличава със следната забележителност: при нея се наблюдава въртене около вертикалната ос или на целия лещовиден корпус на летящата чиния, или само на неговия най-външен пръстен.

При по-нататъшен анализ се откроява и втора голяма категория от наблюдавани случаи. При нея земните наблюдатели, случили се наблизо, не са забелязвали никакво външно въртене по корпуса. Но затова пък са чували подозрителен и издайнически шум. По думите на самите очевидци, „силен шум, подобен на този, произвеждан от електрически генератор или от електрическа бормашина“. Става дума за шум, който идвал от вътрешността на неротиращия корпус на чинията. Това говори може би за наличието на мощни въртящи се електрически агрегати, монтирани в невъртящия се и непрозрачен за любопитния външен наблюдател корпус на гравитолета. Скрити вътре в корпуса невидими агрегати, които все пак издават достатъчно мощен шум, за да бъдат чути понякога и на километри разстояние. Честотата или интензитета на шума е пряко свързана с мощността на антигравитационното поле, излъчвано от този тип „шумни“ двигатели.

Тази зависимост най-определено показва, че става дума не за някакъв страничен агрегат, а за шума идващ от основния двигател на чинията-гравитолет. Не става дума за включената бордова самобръсначка, извинете ме стригачка, обслужваща готвещите се за среща със земните хубавици щедро окосмени извънземни космонавти-снежни човеци — или „крачещите китеници“ — както гальовно наричат в Космоса братята на Чубака — косматия герой-горилочовек от филма Междузвездни войни на Джордж Лукас.

В третата категория от случаи на наблюдения на НЛО от земни очевидци не се забелязва въртене на корпуса на чинията и не се чува никакъв шум от нейните вътрешности. Но пък нашето желание да разгадаем тайната и на този нов тип двигатели се възнаграждава отново. Защото тук земните наблюдатели са забелязали въртящи се светлини, жироскопиращи обикновено по периферията на летящата чиния, в хоризонтална плоскост, около нейната централна вертикална ос. Може би тези ефекти да са умишлено засилени „до откат“ от извънземните пришълци, стараещи се напразно да впечатлят задрямалите мозъци на земните учени, поради което цялото НЛО изглежда като някаква гигантска светеща панаирджийска въртележка,

величествено въртяща се в небето. Тези светлинни явления вероятно са видим страничен ефект, неумишлен или съвсем умишлен, получен от различни видове бързо въртящи се и невидими за човешкото око високочестотни енергийни полета около неподвижния летателен апарат. Тук отново оборотите в минута, интензитета и честотата на мигането на светлините (в случаите когато това се налага от физиката на процеса), са също така пряко свързани с мощността на полето, генерирано от антигравитационния двигател.

Да обобщим: в преобладаващото болшинство от наблюдавани в полет летящи чинии се забелязва въртене на нещо в хоризонталната равнина, около тяхната централна вертикална ос на симетрия: въртене на материалния корпус — на целия, или на части от него. Или въртене на невидими и скрити в неротиращия корпус шумни и най-вероятно въртящи се електрически агрегати. Или въртене на полета и светлини, жироскопиращи в кръг, „на хоро“, по повърхността или около корпуса на гравитолета. Или пък произволни комбинации от тези три основни параметъра.

U046: 30 УФО профили от японска книга.

Японски уфолог-художник пресъздава в най-големи детайли външната геометрия на многобройни наблюдавани извънземни (и може би някои от тях и земно-построени) НЛО. Забележете неизменната ротационна симетрия около вертикалната ос независимо от най-различните форми и геометрии на извънземните гравитолети, говорещи за използването на най-разнородни физически ефекти като източника на генерираната антигравитационна сила.

От съвременните да се прехвърлим сега към древните източници на „вртеливи откровения“. Индийските свещени писмени паметници като „Махабхарата“ разказват за съществуването в древността на летящи огнени колесници, или вимаани, дадени на древните герои от техните извънземни учители-астронавти. В тези епоси можем да прочетем историята за огнената битка във въздуха между двама такива герои. След поредния сблъсък и въздушния таран, победителят успял да изхвърли от колесницата на своя опонент най-важната нейна част, наподобяваща воденичен камък, която именно позволявала на вимааната да лети. Тук отново виждаме, че геометрично тяло с ротационна симетрия около вертикалната ос, какъвто е сплескания като пита воденичен камък, отново е магическия ключ, позволяващ на антигравитационната вимаана на нашия древен пилот-изтребител да се рее в небето.

От древните епоси можем да се прехвърлим към съвременните

модерни философски откровения на XX век, като книгата „Урантия“ например. Тя представлява следващото Триединно откровение към жителите на планетата Земя, получено от тази висша вселенска йерархия след „Новия завет“. В многобройните статии, посветени на проблемите на фундаменталната вселенска физика в нашата част на локалната група от дузина галактики, се споменава за способността на жироскопа да не се „подчинява“, да не се поддава на гравитацията — т.е. да се „изолира“ чрез своето въртене от нейното действие. Наблюдателният читател ще забележи, че той обикновено се върти около вертикалната ос спрямо земната повърхност (Урантия, 1).

През 1952 г. немското списание „Дас уфер“, публикува серия статии върху немските летящи чинии, като авторът беше употребил още в самото заглавие тази магическа и толкова забранена от модерната физика дума „летящ жироскоп“. Статиите бяха озаглавени „Летящите чинии — не са ли това немски летящи пумпали?“, „Fliegende Untertasse=Deutscher Flugkreisel?“. На немски думата Kreisel значи не само пумпал, но и жироскоп. На 2.IV.1959 г. друго немско списание — „Хайм унд Велт“, също публикува статия, в която употреби ключовия термин „летящ жироскоп“ още в заглавието: „Flugkreisel, irdisch“. Директният му превод значи „Земни летящи жироскопи“, като контекста на статията е, че около Земята се наблюдават не тайнствени извънземни летящи чинии, а обикновени летящи жироскопи, произведени в Германия още по времето на войната.

В книгата „Урантия“ се споменава и фактът, че антигравитационния потенциал на едно физично тяло е пропорционален на неговата маса и на скоростта му на въртене (Урантия, 2). Както ще видим в следващите глави, наистина какво по-добро обобщение на цялата антигравитационна физика на тайните проекти за чинии-изтребители на Третия райх би могло да се намери в световната литература от това просто резюме?

1.3. Таблоидни и вестникарски потвърждения на жироскопната антигравитация.

За официалната академична наука уфологията винаги е била една „маргинална наука“, а откровен честата литература — нищо повече от „шизоидни брътвежи“. Затова нека сега да разгледаме набързо и няколко малко по-надеждни и проверяеми източници, като жълтобулевардните таблоидни и вестникарските, след като приключихме с най-съмнителните от академична гледна точка уфологични и откровенчески източници на потвърждения на нашата хипотеза, че въртенето около централната вертикална ос при летящите чинии може би има някаква връзка с генерирането на антигравитационните ефекти от техните двигатели. Много от споменатите в популярната преса изобретатели са все още живи, и могат да се интервюират, или даже още по-страшно за академичната общност — техните прости експерименти могат да се повторят с малък бюджет и подръчни средства от всеки читател, за когото не приетите без лична проверка научни догми, а лично-проведените експерименти са критерия за истината в антигравитационната реалност.

Въпреки цялата възпитателна кампания на маститите академични пропагандисти на партийната линия на Илюминатите, че овладяването на антигравитацията като физично явление е също такава утопия, както построяването например на генератор на безплатна енергия (перпетуум-мобиле) или на машина на времето; въпреки всичко това авторите на тези популярни статии, тези т.н. „таблоидни драскачи“ се осмеляват да твърдят, че някои „необразовани примитиви, самоуки изобретатели или неграмотни автомобилни механици“, са имали глупостта да обявят, че са успели да създадат почти от подръчни материали прости устройства; които или намаляват теглото си, когато се приведат в движение, или пък, о-о-о анатема, напълно го загубват. Или пък даже са способни, о-о-о-о демони пъклени, да се отделят от земята и волно да полетят нагоре към небето. Някои автори имат даже и безкрайното неуважение (към техните по-учени академични братя) да твърдят, че техните създания са излетели така енергично, че са се загубили безследно в небето по време на изпитания.

Нека да се абстрахираме за момент от напластените с десетилетия „фундаменталистки“ научни догми и предразсъдъци, и да се опитаме самостоятелно да анализираме наличната информация. Грубите механични творения на самоуките изобретатели почти неизбежно съдържат маси, въртящи се около вертикални оси. Нека да разгледаме по-важните от тях. (Видеофилм със запис на такива експерименти може да се поръча от нашата Академия, на адреса, даден в края на книгата.)

Първото „съмнително жълтобулевардно“ съобщение открих преди много години на страниците на таблоиден вестник, който за съжаление не запазих. В него се разказваше, как английски градинар пробил отвор в средата на дъното на празна пластмасова купа за салата, след което поставил и залепил картонена тръбичка-лагер в дупката. После надянал готовата купа с тръбичката на метален прът, който служел за вертикалната ос на въртене на тази домашно изработена „летяща чиния“. Намотаното около тръбичката въже се издърпвало като стартер на двигател на лодка, и развъртало купата, нанизана на вертикалния шиш, привеждайки я в бързо въртене в хоризонталната равнина. След развъртането купата започвала бавно да се издига странно защо нагоре, гладкия метален прът.

VT1: салатиера в менгеме.

Жироскопиращата салатиера на безименния английски градинар-самоук, развъртана чрез издърпването с ръка на намотано около центъра й въже.

Втората подобна таблоидна публикация намерих съвсем случайно в американския жълто-булеварден вестник „Глоуб“, където се описваха експериментите, направени от пенсионирания нефтодобивен инженер Санди Кид от Уелс (Кид, 88). В своите многобройни устройства той използувал механични системи от два маховика или жироскопа, въртящи се (по-точно форсирано-развъртани) едновременно по две оси: основната ос — вертикалната, а втората спомагателна ос — хоризонталната. Можем да наречем подобни разработки двуосни жироскопни устройства. При първото устройство маховиците били задвижвани от обикновена електрическа бормашина, монтирана „извън“ системата. С включването й тя започвала да развърта маховичната система, привеждайки я във форсирано двойно жироскопиране. Цялата тежка 10-а килограма жироскопираща конструкция започвала бавно да се издига нагоре по гладката добре смазана централна ос, на която била надяната и лагерувала.

U056: факсимиле от статията за Санди Кид.

За по-голяма автономност вторият експеримент на инж. Кид бил задвижван от малък бензинов двигател за самолетни модели, вече носен „на борда“ от самото устройство. То било окачено на въже през две макари, и било балансирано по тегло с контратежест. В момента на включването на бензиновия двигател, благодарение на развития двойно-спинов антигравитационен ефект, жироскопната система явно губела малка част от теглото си. Но това все пак било достатъчно, за да се наруши баланса с контратежестта. Тогава цялата система започвала бавно да се издига нагоре, а контратежеста да слиза надолу. Колкото и невероятно да звучи този експеримент, той бе показан по американския научнопопулярен телевизионен канал Дискавъри, като препредаване от телевизията в гр. Дънди, Уелс. (Желаещите експериментатори могат да си поръчат копие от програмата от нашата академия.)

В раздела за академичните потвърждения на нашата жироскопна хипотеза за антигравитацията ще се запознаем с експеримента, проведен от проф. Ерик Лейтуейт от Британския имперски колеж в Лондон. Устройството на професора не е нищо друго, освен едната половинка на горния експеримент. То представлява като че ли „разрязаното“ по вертикалната ос на ротация на две еднакви половини устройство на инж. Кид, описано току-що.

Оказва се обаче, че тези „досадни самоуки изобретатели“ са експериментирали не само с двуосни устройства с два вторични паразитни жироскопа (носени от главния жироскоп-майка), като инж. Санди Кид, но са изследвали на своя глава също и случаите с три, четири и повече вторични паразитни жироскопа, въртящи се заедно, „на хоро“, около вертикалната ос, носени от главния жироскоп-майка Това са антигравитационните устройства на един анонимен изобретател от Финикс, Аризона, чиито чертежи ще бъдат включени в моята подробна книга „Моето откритие на антигравитацията“. Освен тях ще спомена и 20-годишните експерименти на Инж. Спартак Поляков от секретния рязински електронен институт край Москва, който публикува в своята самиздатска книга „Въведение в експерименталната гравитоника“ подробните чертежи, описания и резултати от многогодишните си експерименти с дву- и три-осни жироскопни системи с главен жироскоп-майка, носещ върху себе си 2, 3 или 4 паразитни вторични жироскопа. Инж. Поляков беше получил намаление на теглото с 1.2 килограма! на такава жироскопираща система с тегло от 20-ина килограма (Поляков, 89).

U032: Поляков, 4 върху един жироскопа.

Идеята за многобройни малки паразитни жироскопи, въртящи се в кръг около централната ос, монтирани и носени от основния жироскоп-майка, се развива напълно в предложените през шестдесетте години от англичанина Отис Кар патенти за летящи чиния с антигравитационен двигател с безплатна енергия. В нея има над дузина такива вторични жироскопи, носени и развъртани от централния главен жироскоп-майка, който е оформен като плосък пръстен с диаметър от 10 метра; с многобройни вертикални шахти, наредени еквидистантно по периферията му, във всяка от които е разположен по един вторичен жироскоп (Чилдрес, 87).

OCAR3.

С третия таблоиден случай се сблъсках на моя лекция в един американски град. При мен дойде младеж и ми разказа как като дете изведнъж му хрумнало да вземе голяма дългосвиреща грамофонна плоча, да разшири отвора в нейния център и да го направи квадратен. После надянал плочата на квадратния вал на обърната нагоре ръчна дърводелска каналокопаеща фреза, която е една от най-бързооборотните електрически машини с около 10 — 12 хиляди оборота в минута. Включил тока и фрезата развъртяла плочата много бързо. Младежът с учудване забелязал, как плочата се откачила от вала и плавно се издигнала във въздуха вертикално нагоре.

VT2: фреза с грамофонна плоча.

Още по-ефектна история ми разказа по телефона млад последовател и „нелегален“ конструктор на летящи чинии, по време на мое радиошоу с Мартин Дейвис — най-авангардния радио-коментатор от Солт Лейк Сити, столицата на мормонския щат Юта.

Като малко дете нашият изобретател ненадейно изявил горещото желание да залепи с широки лепенки по периферията на едно фризби няколко миниатюрни ракетни двигатели с твърдо гориво, използвани в ракетомоделизма. Разположени и залепени с лепенките хоризонтално по ръба на фризбито, и изхвърлящи своите газове по тангентата на диска, всички в една посока естествено, малките ракетни двигатели го развъртали с изключително голяма скорост в хоризонталната плоскост. Около — трябва ли да повтарям отново — вертикалната ос. Преди старта фризбито било надянато на метална ос, и след едновременното възпламеняване на ракетните двигатели с електрическите запалки, фризбито се развъртяло, излетяло нагоре и моят приятел никога повече не го видял. То просто шеметно изчезнало нагоре в небето.

Могат да се сложат толкова двигатели около периферията на фризбито, колкото могат да се поберат там, без да са съвсем нагъсто, за

да се получи така, че два съседни двигателя да си блокират един на друг струите газове, изхвърляни от соплата им. По мои съображения би трябвало посоката на въртене да е такава, че фризбито да се върти обратно на часовниковата стрелка, наблюдавано от земен наблюдател, гледащ отдолу нагоре към издигащото се фризби.

VT3: фризби с двигатели.

Най-важното в целия разказ е, че без моят познат да подозира каквото и да било сходство, почти 40 години по-рано от неговия детски експеримент точно същата конфигурация е била използвана от немските конструктори на истински 15-метрови ракетни летящи чинии-изтребители. В техния случай те са монтирали, вместо миниатюрните детски двигатели за ракетомоделизъм, няколко стандартни ракетни двигателя извън борда на лещовидния корпус, които са го развъртали около вертикалната му ос (виж глава 6.6.).

Чувайки нашето радиошоу, пазителите на чистотата на академичната партийна линия биха се развикали единодушно: „Каква отвратителна фалшификация!!! Веднага да се затвори цялата радиостанция!“ Много малко от моите български читатели биха очаквали подобна реакция от американските управляващи кръгове, смятани за гарантите на световната демокрация в края на XX-ти век. Но именно точно това за малко не се случи на една частна телевизионна станция в Сан Франциско — в действителност единствената телевизионна станция в целите Съединени Щати, която се осмели да покаже в края на 70-те години, въпреки недвусмислените „директиви“ отгоре, забранения и все още не излъчван никъде другаде в САЩ документален филм на БиБиСи за тайния полет през май 1951 г. на гравитолет със смесен руско-американски екипаж на борда до Марс, и успешното им кацане там (Терз, VI.91). Тези частни космични програми ще бъдат обсъдени най-подробно в моята следваща поредица „Алиса в страната на чудните чинии“, в която ще отразя още по-многобройните тайни космични програми на Илюминати след Втората световна война.

В американската уфологична литература прочетох за може би най-драматичната история за безследно изгубена чиния. В нея „самоук автомобилен механик“ взел и обърнал нагоре с режещия нож своята бензинова градинска тревокосачка, от най-широко разпространения вид, които се бутат ръчно от ходещия зад тях човек. След това развинтил нейния нож, а на негово място затегнал върху вертикалния вал на двигателя плосък меден диск с диаметър от около 50–60 см, и с дебелина от 5–10 мм — толкова, колкото да не се огъва и вибрира,

когато се завърти. С това цялата импровизирана „летяща чиния“ била готова за полет.

След като завършил своето предстартово отброяване, нашият храбър механик издърпал стартерното въже, запалвайки двигателя на косачката. И загледал с невярващи очи драмата, разиграла се пред него. Медният диск набирал все по-бързо обороти, докато накрая се покрил със странно синьо сияние по периферията си. Оборотите все повече се усилвали, а с тях и сиянието. В един момент валът на двигателя необяснимо защо се скъсал от умора и освободеният диск се развъртял още по-бързо, покривайки се целия с това мощно сияние. След което изведнъж се стрелнал нагоре в небето, и изчезнал от погледа на онемелия изобретател, обвит в още по интензивното синкаво-виолетово сияние. Уплашеният експериментатор нито го чул, нито го видял повече. Но затова пък много скоро чул някой да тропа на вратата му.

VT4: тревокосачка с медна плоча.

ЕДНО АВТОРОВО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Абсолютно задължително е винаги да се носи здрав мотоциклетен шлем с дебели предпазни очила, когато се посещава странната вселена на „неуките автомобилни механици“. Защото техните творения имат тенденцията да се саморазпадат много по-често, отколкото даже и законът на Мърфи би могъл да обясни!!! Авторът или издателството не поемат никаква легална, материална или каквато и да е друга отговорност за щети, нанесени на непредпазливи експериментатори вследствие на опити да се повторят експериментите, описани в тази книга! Разчитайте на здравия си разум и залягайте по-надалече, зад някое по-масивно укритие, преди да натиснете стартовия бутон!

Защото при някои експерименти се създават условия мощното електро-гравитационно поле, по неясни засега за мен причини, да забавя електроните по техните орбити и да подтиска Ван-дер-Ваалсовите електромагнитни сили на сцепление на споделените електрони в кристалната метална решетка, което води до акутна умора в материала и до чупенето понякога на доста дебели стоманени валове като тънки крехки кристални украшения.

Да се върнем отново на любимите левитиращи вртележки, и да продължим нашата екскурзия сред вселената на „съмнителните таблоидни“ антигравитационни истории с може би най-лесната за експериментиране от тях. След моята лекция на една конференция в САЩ неочаквано до мен се приближи един слушател и ми разказа доста необикновена история, която иначе аз сам никога не бих могъл

да открия, колкото и да бих я търсил. Приятелят му бил запален изобретател и неговата дългогодишна фикс идея била да създаде по-съвършен и много по-икономичен компресор за хладилник. Един ден, точно когато човъркал, за кой ли път вече своето произведение, се случило нещо направо невероятно. Държейки 1:$ с живак в ръката, той проверявал в същото време работата на електродвигателя, задвижващ неговия компресор. Изведнъж изпуснал съда и по закона на Мърфи той се излял право върху работещия двигател. Живакът се разтекъл навсякъде, като не-малка част от него попаднала в процепа между въртящия се ротор и статора.

VT5: живак върху електродвигател.

В следващия миг се чул много странен и усилващ се звук. Двигателят целият засиял, обвивайки се със странно сияние. След което се откъснал от шасито и поел шеметно нагоре в небето. Нужно ли е да споменавам, че като чух тази история, сърцето ми подскочи едва ли не до тавана. Защото именно по такива непредсказуеми начини 20 години бях събирал цялата си колекция от левитиращи легенди.

За физиците измежду читателите нека да се опитаме да обясним какво именно се е случило. Първо трябва да имаме не капсулован, а отворен от горния край електродвигател — за да можем да излеем живака в него. Живакът би окъсил колектора и четките, затова безколекторните асинхронни двигатели може би са най-добрите за тези експерименти. Попадайки в процепа между статора и ротора, живакът най-вероятно би се накъсал и събрал под действието на своите капилярни сили на малки капчици. Това са силите, които винаги събират разлетия живак на малки сферички, вместо да го оставят да се разстеле на тънък филм. Освен това допълнителното взаимно движение в процепа на двигателя, на двете повърхнини на ротора и на статора една спрямо друга, извършващи при това нещо като „валящо“ действие върху живака, потекъл между тях, биха го „изваляли“ допълнително на хиляди микроскопични сферични капчици. Те ще се търкалят между ротора и статора, както малки съчми на сачмен лагер биха се търкаляли между двете му гривни. Живачните капчици-сачми ще извършват две едновременни движения. Първото, или „голямото“ им движение, ще бъде въртенето им, заедно с ротора, около голямата вертикална ос на двигателя. С радиус на въртене нищожно по-голям от външния радиус на ротора. В същото време капчиците се и търкалят по повърхността на ротора назад и изостават спрямо него, описвайки едно планетарно движение около ротора, като една точка от екватора им ще описва циклоида около ротора. Това планетарно движение става в

хоризонталната плоскост, около главната вертикалната ос на двигателя, и в същата посока на движение, като ротора — гледано от наблюдател стоящ извън двигателя. За наблюдател върху ротора, капчиците ще се въртят в посока противоположна на „въртенето“ на статора. В своята обиколка около ротора, в същата посока като него, капките ще изостават постепенно от него, точно както сачмите при сачмените лагери изостават постепенно от вътрешната гривна, въртейки се със скорост, по-малка от нейната.

Второто „малко“ движение на живачните капчици ще бъде спиновото им въртене, или жироскопиране, около техните собствени оси. С обороти десетки пъти по-високи от оборотите им около централната ос. Тези собствени оси от своя страна пък се движат в кръг, около главната централна ос на двигателя.

Да обобщим: Стотиците живачни капчици се движат в електромотора „като планети около слънцето“, всяка от тях едновременно обикаляща по орбита и освен това въртяща се около оста си със своя собствен спин. Тоест целият ансамбъл представлява една двуосна жироскопна система, където ролята на първичния жироскоп-майка се играе от ротора на двигателя, а ролите на вторичните жироскопи се играят от живачните капчици. С цялото си поведение тази ситуация ми напомня за най-външната част от „многолагерното“ устройство, построено от Джон Сърл и обяснено след това. Или прилича на синхротронните чинии, построени от Ярганските инженери, при които в синхротронния канал се движат не живачни капчици, а микроскопични елементарни частици, въртящи се със своя спин около оста си. За тези чинии ще говорим в параграф 1.6.

При този летящ живачен електромотор се създават няколко антигравитационни ефекта: първо жироскопната антигравитация от въртенето на масите на ротора, на живачните капчици, и евентуално и на статора, който би почнал да контра-ротира спрямо ротора след като моторът се откъсне от шасито и полети свободно нагоре. Освен масите, тук имаме жироскопиране и на електромагнитното поле на двигателя, по-точно на контра-ротиращото жироскопиране едно спрямо друго на полетата на ротора и на статора.

Да се върнем отново на любимите левитиращи въртележки и да направим нашата екскурзия сред вселената на „съмнителните таблоидни“ антигравитационни истории с може би най-интересната от тях. В цялата ъндърграунд литература за антигравитация безспорно най-високото постижение се държи от странния английски изобретател-контактьор с начално образование Джон Сърл. Като

юноша през петдесетте години той почнал да експериментира с построени от него екзотични многороторни генератори на електрическа енергия, които много скоро се оказало, че са генератори и на безплатна енергия.

Неговите необикновени генератори изглеждали като надянати коаксиално (т.е. на една и съща ос), един върху друг, четири ролкови лагери с прогресивно-увеличаващи се диаметри. Въртящите се детайли били изработени от многопластови ролки и гривни, направени от магнетизирани и немагнетизирани слоеве. Всичко това се въртяло коаксиално около централната вертикална ос на симетрия на този т.н. генератор на Сърловия ефект, Searl Effect Generator (Pawlicki, 90). Първоначално генераторите били развъртани от „стартов“ бензинов двигател, но от един момент нататък, необяснимо защо, продължавали да се въртят сами, обвивайки се със странно сияние и изсмуквайки енергията за това въртене от физическия вакуум. Те явно влизали в резонанс и се включвали като „по сифон“ към неизчерпаемите вортексни вихрови енергийни канали на извечната и необятна Вселенска енергийна мрежа. Така Сърл станал още един от многобройните изобретатели, които съвсем случайно, търсейки нещо друго, открили безплатната енергия.

U058 Сърл лагер в 2 проекции.

Още първият генератор на Сърл не само, че показал поведение на такъв генератор на безплатна енергия, но демонстрирал и още нещо. След като се „саморазвъртял“ до високи обороти и се покрил със странното сияние, той изведнъж непослушно подскочил от масата и се залепил на тавана. Това вече били съвсем явни антигравитационни възможности. Също както Сърл след войната, и друг изобретател — и Виктор Шаубергер в Австрия, този път още преди Втората световна война, тръгнал да търси безплатната енергия, и най-неочаквано се „спънал“ в антигравитацията. Неговият генератор на безплатна енергия един хубав ден се откъснал от болтовете на фундамента си и се разбил в тавана. И двамата изобретатели открили антигравитацията по чиста случайност (Александер, 89; Шаубергер, 96).

Джон Сърл изследвал над 20 години много модели на своите левитиращи генератори на безплатна енергия, като всички те се въртели в хоризонталната плоскост, около централната вертикална ос на симетрия на устройството. Един от тях бил произведен заедно с фирмата Бритиш Лейлънд и е бил монтиран успешно в модел на лек автомобил Ягуар. И той, и колата после са изчезнали безследно, вероятно в частните колекции от уникални лимузини на банкерите,

финансирали задкулисно този проект. Сърл построява, според мнението на очевидци, над половин дузина летящи чинии, малки и по-големи. Много от тях се загубват в небето поради невъзможността да се регулира огромната им подемна тяга. Тя е била толкова мощна, че прототипите са изчезвали като болиди в небето, обвити в кълбо от ярка светлина.

U057 Сърл чиния.

Вместо да организира едно голямо изследване на революционните твърдения на изобретателя, английската академична общност, заедно със спецслужбите зад нея, и тайните общества зад всички тях, затварят Джон Сърл за няколко години в психиатрична клиника. Мозъкът му е основно „промит“ и „изплакнат“ от натрапчивите му шизоидни мисли. Цялата негова библиотека, работилница и записки, т.е. плодовете на самоотвержения труд на целия му живот, са откраднати и присвоени от британските спецслужби, по поръчка на банкерите и Илюминати зад тях, за по-нататъшната им доработка в техните частни тайни проекти. Без естествено да му заплатят и пени за това.

1.4. Тежкокалибрени академични потвърждения за физическото явление на жироскопна антигравитация.

До тук разгледахме геометричните и физични сходства и общите знаменатели на многобройните истории за летящи чинии от моята колекция — като вертикалната ротационна симетрия, а после и въртенето около вертикалната ос по време на полет на не малка част от летящите чинии, или на техните антигравитационни двигатели. Тези прилики могат да бъдат обсъдени не само в светлината на публикации в „съмнителни и жълто-булевардни“ (за академичните корифеи) таблоидни източници, или в още по-съмнителните откровенчески извори; но също така и в светлината на значително по-надеждни академични публикации. Някои от тези кратки съобщения са само малки мимолетни „надзъртания“ в дългогодишните и често нелегални изследвания по антигравитация на учени-дисиденти от много страни по света. Нека да започнем хронологически от самото начало.

През 1974 г. българското научнопопулярно списание „БТА Наука и техника“ първо ми посочи пътя към академичната трактовка на физиката на въртящите се маси. Там бе публикувана контрабандно изнесена от Съюза статия за работата на преследвания и осмиван руски астрофизик проф. д-р Николай Козирев от Пулковската обсерватория на Академията на Науките на СССР край Ленинград. В нея се описваха аномалните явления на намаляване на теглото на въртящи се маси, жироскопиращи около вертикална ос. Споменаваше се също и за странните гравитационно-ентропийни взаимодействия, наблюдавани около въртящи се жироскопи. При тях интензитета на антигравитационния ефект на жироскопа се повишаваше, когато в непосредствена близост до него се поставеше някакво ентропийно явление — някакъв физически процес, който е еднопосочен и необратим във времето.

Като например разтварянето на бучка захар в чаша силен руски чай, или разтапянето на кубче лед в термос с топла вода. Или, както ще видим по късно, горенето на авиационния керосин или на ракетното гориво в камерите на жироскопиращите двигатели на немските реактивни и ракетни чинии-жироскопи. Или пък разпадането на

атомното ядро във въртящия се ядрен реактор на извънземната чиния, описана от руски контактьор — офицер от Червената армия. Този антигравитационен двигател ще бъде описан в следващия параграф. Става дума за десетки неоспорими експерименти, които професор Козирев е провеждал тайно през целия си живот.

VT6: Козирев везни.

Вместо да му бъде присъдена голяма награда за тези епохални открития, охранените теоретици, борещи се за чистотата на пролетарската Съветска наука отсичат: „Да се уволни незабавно и да се прати по етапен ред в Сибир!“ Големият съветски учен прекарва почти две петилетки в свирепите трудови лагери в Далечния Изток по време на Сталиновите чистки (Козирев, 1958, 74 и 91).

Независимо от проф. Козирев, британският професор Франк Клоуз от изследователските лаборатории Ръдърфорд Епълтън (британския еквивалент на националните лаборатории Лос Аламос или Сандия в САЩ) публикува в манчестърския ежедневник „Гардиън“ същата хипотеза (Клоуз, 86). Той писа: „… така както въртящите се електрически товари «чувстват» магнитните сили, по същия начин и въртящите се маси ще чувстват магнитната антигравитация.“ В резултат на което ротиращите маси вероятно ще загубят теглото си, ще се издигнат във въздуха и ще отлетят в небето след преминаването на определени критични обороти, бих продължил аз.

А през 1987 г. случайно чух след полунощ радиопредаване на радиостанцията KPFK в Холивуд за работата на дисидента-професор и изобретател на един от многото работещи вечни двигатели. Това беше проф. д-р Брус ДеПалма (1986), който имаше научни степени от Масачузетския технологичен институт и от Станфордския университет. Бил е също така преподавател по теория на електромагнетизма в първия от тях. Разбира се, докато се разчува по конференции с какво точно се е занимавал нелегално всичките тези години. След което тихомълком е уволнен и изгонен от МТИ.

Това радиопредаване окончателно затвърди убеждението ми, че съществуваше връзка между антигравитацията и жироскопирането около вертикална ос. Проф. ДеПалма експериментално доказваше, на базата на многобройни 20-годишни прецизни академични физични експерименти, че около ротиращи около вертикалната ос тела се променят, необяснимо защо, фундаменталните физически свойства на материята и на пространство-времето, включително и теглото им. Той бе експериментално и неоспоримо установил намаляването на теглото на телата при жироскопирането им около вертикалната ос.

VT7: ДеПалма сачми.

Тъй като вече години наред професорът финансираше самостоятелно своята дейност и нямаше откъде повече да го изгонят, правителството набързо скалъпва срещу него дежурното обвинение за неплащане на данъците. За да не се окаже в затвора, като много свои дисиденти колеги, професорът тихомълком напусна Калифорния преди 4–5 години, и се пресели в Нова Зеландия, близо до своите нови частни спонсори. По-далече от костеливата ръка на данъчните и федералните власти в САЩ, послушно хващащи за гърлото всеки, който е дръзнал да се опълчи на партийната линия на Илюминати.

Българският учен-механик д-р Димитър Манев от гр. Казанлък първи в несекретната популярна литература извежда теоретично формулата на жироскопната антигравитация в своята книга (1992 и 96). В нея той доказва, че антигравитацията е пропорционална на произведението на ротационния инерчен момент на въртящото се тяло и на квадрата на неговата ъглова скорост (обороти в минута). „Българинът Васил Петров Манев (1988) също прави обяснение на ефекта на олекване на въртящ се маховик на базата на общата теория на относителността на Айнщайн“ (Митев,92). Академик Алберт Вейник, член кор. на АН БССР, в своите трудове по антигравитация (1981) се опитва да обясни олекването на жироскопа при въртенето му около вертикална ос „на базата на единно хронално (или времево — б.а.) поле“ (Митев, 92). Да не забравяме, че и Козирев търсеше обяснението за олекването на жироскопа в следствие на „изменение на хода на времето“ (1958). Проф. д-р Брус ДеПалма (1986) експериментално показа, че обикновен електронен ръчен часовник изостава над 10 пъти повече (отколкото е неговия заводски толеранс), когато е оставен да работи в непосредствена близост до въртящ се масивен жироскоп. В други негови експерименти пък механичното махало забавя своите колебания, а акустическия камертон понижава своята честота на трептене, когато са поставени в непосредствена близост до въртящ се масивен жироскоп. Това показва, че времето започва да тече по-бавно. Както ще видим в следващия том, д-р Хайнрих Шуман в Германия първи успя експериментално да оползотвори ефекта на промяна на хода на времето около въртящия се жироскоп при създаването на своята трижироскопна контраротираща машина на времето за тайното общество Врил, построена още в 1921 г. в заводите на Месершмит край г. Аугсбург (Ратхофер, 93).

Накрая нека да разгледаме най-важното и официално публикувано доказателство на жироскопната антигравитация в най-тежката

академична преса. Това бе статията от 18 декември 1989 г. на двамата японски учени от Сендайския университет — на професорите Хаясака и Такеучи — в най-престижното в света физическо списание „Физикъл ревю летърз“, „Списание Физическо Ревю“, най-тежкото официално, „политически коректно“, т.е. партийно-линейно академично физическо списание в света. Тя бе озаглавена „Аномално намаление на теглото на тяло, жироскопиращо около вертикалната ос…“. Още веднъж и по независим начин те потвърдиха антигравитационното поведение на въртящите се маси. При тях се наблюдава намаляване на теглото, което е пропорционално на произведението на масата на ротиращото тяло и на неговата ъгловата скорост на въртене (Хаясака, 1989). Не е ли точно това и „формулата“ за генериране на антигравитацията, която е дадена и на страниците на книгата-откровение „Урантия“, публикувана още през 1955 г. в САЩ. Или цели 34 години преди това съобщение, през които нито един физик по света не й обърна никакво внимание.

U059 „Физикъл Ривю летърз“.

За мен статията на двамата японци беше последния пирон в ковчега на невъзможността да се създаде антигравитационен ефект в и около въртящи се маси. Четири години по-късно посетих професор Такеучи по неговата лична покана в лабораторията му в Сендайския университет. Той ми показа своята стара експериментална установка, а също и новата и още по-модерна такава. След това проведохме половин ден в особено оживена дискусия по взаимно интересуващите ни въпроси. Пред професора и неговите колеги изнесох моя семинар за жироскопната антигравитация, който е отразен в съкратен вид в настоящата глава.

За десерт накрая бих разказал за може би най-простия, евтиния и същевременно най-ефектния в демонстративно отношение експеримент по антигравитация, проведен от виден академичен учен. През 1975 г. проф. Ерик Лейтуейт, шеф на Катедрата по електроинженерство в Имперския колеж по наука и технология в Лондон, измисли и демонстрира този експеримент, като че напук, точно под носа на Илюминати и на тяхната глобална лондонска щабквартира. „В този експеримент се овладява центробежната сила на жироскопа и тя се използува, за да задвижи една антигравитационна машина“. Професорът бе вече световноизвестен със своите по-раншни разработки за магнитно-левитирани и задвижвани влакове, които се изпробваха в Япония и Германия (Павлики, 1990).

Новото откритие на професора беше един двуосен 10 килограмов

жироскоп, който се въртеше едновременно по две оси. Главната вертикална ос преминаваше през тялото на стоящия прав и въртящия се на място в кръг около себе си професор. Ролята на хоризонталната ос беше играна от оста на жироскопа, хваната от протегнатата ръка на професора, като ракета за тенис. Това е фактически точно половината от двуосното дву-жироскопно устройство, изобретено от инж. Санди Кид (разгледано в параграф 1.3. на тази глава), но това не му пречеше да работи също толкова добре.

Един студент развърташе до няколкостотин об/мин диска-жироскоп на края на оста с помощта на фрикцион и ръчна бормашина. След това професорът се завърташе в кръг, на място около себе си, въртейки с ръка в хоризонталната равнина, като тенис ракета, оста на тежкия 10 килограмов ротиращ диск. Странно защо, но масивния двойно-ротиращ жироскоп олекваше толкова много, че повечето от теглото му изчезваше. Професорът можеше леко да го върти около себе си като ракета за тенис, държейки обаче края на оста му само с кутрето на ръката си. Олекналият 10-килограмов диск тежеше не повече от килограм — два на пръста му.

През 1993 г. аз повторих и демонстрирах същия експеримент пред японската телевизия, като използвах двойно по-тежък жироскоп — 20 килограмов маховик от бракуван двигател за кола. Аз го развъртях първо около хоризонталната ос с помощта на ъглошлайф, с директно предаване на оборотите в отношение от 1:1, с около 5–6 хиляди об/мин — значително по-високи от употребените от проф. Лейтуейт само няколкостотин об/мин. След това го завъртях с ръка и около втората — вертикалната ос, преминаваща през моето изправено тяло. Развъртях го на място около себе си, като ракета за тенис, с не повече от 30 об/мин.

И о-о-о небеса, от 20-те килограма тегло на тежкия маховик, в ръката ми останаха да натискат надолу не повече от 3–4 килограма. Останалата част от теглото на едновременно ротиращия по двете оси жироскоп беше мистериозно изчезнала. Най-интересното беше, че в опънатата ми ръка валът на свистящия жироскоп се беше вдигнал нагоре под ъгъл от 50 градуса спрямо хоризонталната равнина на въртене. Като че ли тежкият 20 кг жироскоп на края на това дълго почти метър рамо се дърпаше нагоре като балон пълен с хелий. Аз леко го удържах само на кутрето и на безименния пръст на едната си протегната хоризонтално напред ръка.

VT8: Лейтуейт.

Какво обяснение дава академичната физика на това явление?

Съвсем повърхностно и замъгляващо. Съставя се уравнението на моментите на всички сили, действащи върху жироскопа, и се доказва, че те се уравновесяват, поради което жироскопът запазвал положението си в пространството. Изобщо се пропуска съществената разлика между двата случая, когато един и същ жироскоп е двойно-ротиращ по инерция, и когато той е форсирано-развъртан по същите оси. Простият училищен експеримент с форсираното развъртане на жироскоп (използвайки два електродвигателя) едновременно по две оси (основната вертикална ос, около която се върти рамото-радиус-спица; и вторичната — оста на самото рамо-радиус, около която се върти двойно-ротиращия жироскоп) показва, че издигането нагоре над хоризонталната равнина на свободния край на рамото-радиус с тежкия жироскоп на края си (което е пропорционално на олекването на натиска на оста на жироскопа в неподвижната централна опора), е пропорционално на ъгловите скорости на въртене около тези две оси. Академичната теория просто постулира, че натискът на оста на жироскопа в централната точка на опората, около която той се върти в кръг, е равен на теглото на жироскопа, сиреч не се забелязва никакво олекване, независимо какви са двете ъглови скорости. Човешката ръка е толкова добър датчик на всякакви налягания и натоварвания. Тя със сигурност би усетила разликата между 20 и 2–3 килограма (тоест намаление от 17–18 кг.), демонстрирана при горния експеримент с 20-килограмовия жироскоп.

OMEGA = mgl / omega.I.

mg = I.OMEGA.omega/ l = I(OMEGAn + OMEGAf)(omegan + omegaf)/ l.

1.5. Потвърждения на жироскопната антигравитация даже и от областта на научната фантастика.

Докато размишлявах и медитирах години наред върху тайните на антигравитацията, най-неочаквано за себе си открих подобна идея за вертикално жироскопиране даже и в едно наистина фиктивно произведение, в един научнофантастичен разказ. Точно там, където най-малко можеше да я очаква човек — сред необятните простори на творенията на човешката фантазия. В научнофантастичния разказ „Нивото на шума“ от 60-те години намерих една допълнителна нишка към разгадаването на методите на шоковата „стимулация“ на

съзнанието, използвани от психолозите на американската агенция ДАРПА (DARPA — Defence Advanced Research Project Agency — Агенцията за напреднали военни изследователски проекти). Тази тяхна шокова терапия служеше за изкарването на скептичните, недоверчиви и летаргични мозъци, даже и на елитните военни учени, от състоянието им на ментално самодоволство. Тя ги принуждаваше да повярват в съществуването на антигравитацията, и в това, че вече някой я беше открил преди тях. Накрая ги заставяше да я преоткрият отново за своите военни работодатели.

За целта бил измислен, детайлно хореографиран и изфабрикуван един фиктивен случай с „откриването“ на антигравитацията от несъществуващ изобретател. Той бил представен като затворен в себе си мечтател, трагично загинал при полет, изпробвайки собственото си откритие. Монтираният за целта „документален“ филм за последния и фатален експериментален полет бил показан на групата специално подбрани елитни учени, които естествено си нямали и понятие, че гледания от тях филм, а и целия случай зад него, са пълен блъф. След прожекцията военните организатори на този малък фарс дали на учените спешната задача да преоткрият сами тайната на това експлодирало и безвъзвратно загубено антигравитационно откритие — първото на Земята, както твърдели военните.

Двама от дълбоко впечатлените от фалшивия филм физици отишли да ловят риба, за да се поотърсят малко от шока на току-що видяния трагичен инцидент, донесъл смъртта на тайнствения изобретател на това антигравитационното устройство. Газели унесено в реката, заплеснати в мислите си. Съвсем случайно навлезли в този съдбовен за тях водовъртеж, и за малко не се удавили. След филма те гледали вече с други, широко отворени очи на всичко около себе си. По-специално на водовъртежа, в който попаднали по недоглеждане. Изведнъж интуитивно се досетили, че могат да използуват същия принцип на завихрянето на водата във водовъртежа и засмукването на предмети от вихъра надолу към дъното за създаването на вихров електромагнитен антигравитационен двигател. Той би работел на подобен принцип, като се „самозасмуква“ нагоре с обратно-въртящия се електромагнитен вихър, генериран от него.

За да открие гравитацията, Нютон бил ударен по главата от една ябълка. За да открият антигравитацията, нашите физици едва не се удавили в този водовъртеж. Не трябва да забравяме, че всички водни вихри и водовъртежи на повърхността на земните реки се въртят около вертикалната ос, в хоризонтална равнина. Nil novi sub sole!

И дори и в този измислен във фантазията на писателя научнофантастичен разказ, дори и в него учените отново действително съществуващия антигравитационен ефект, основан на принципа на вихровото въртене на поле около вертикалната ос. Основан на ефекта на магнитното завихряне или вортексиране — който е подобен на завихрянето на водата в речните водовъртежи. Това е един принцип, който ще разгледаме в следващия параграф, при описанието на вихровите вортексни кръгове-отпечатъци в житните ниви на Великобритания, оставени там от извънземни чинии с електромагнитни двигатели, кацнали в тях.

А дали целият този „научнофантастичен“ разказ не е все пак още едно инженирано изтичане на информация, подхвърлена умишлено на американската преса? Едно изтичане по дизайн за още един от многобройните тайни проекти по антигравитация, разработвани секретно вече повече от 50 години от толкова много военни агенции и институти в САЩ.

1.6. Потвърждения на жироскопната антигравитация от извънземни разработки, получени при контакти с НЛО.

И като че ли по поръчка, съвсем скоро след разбирането на истинската физиката, скрита зад горния фантастичен разказ, намерих в контактьорската литература двойно потвърждение, идващо едновременно от две различни извънземни цивилизации, за използуването на същите електромагнитни двигатели в техните чинии. Трябва да си призная, че от много години бях омагьосан от фотографиите на огромните странни кръгове, понякога до 300 метра в диаметър, откривани от почти половин век насам в житните полета на Великобритания, а и на много други места по света. Те са били обстойно систематизирани и проучени от местните уфологически организации, които от много години предполагат, че тези „агриглифи“ — тези закодирани послания — са били сътворени в тъмнината на нощта от посещаващи ни извънземни летящи чинии. За математик или човек с развито геометрично виждане веднага бие на очи строгата красота на геометричната симетрия около вертикалната ос, която 95% от т.н. „житни кръгове“ притежават.

Целият отпечатък изглежда като гигантски „водовъртеж“, застинал във времето — като един вортекс от хиляди житни стъбла, устремени към центъра по красива двойна спирала. Те поразително приличат на фотография на атмосферен циклон, гледан отгоре от орбитален космически кораб. Или пък са аналогични на ръкавите на спирална галактика, гледана „в анфас“, т.е. перпендикулярно на плоскостта й. Кой знае — може би във Вселената математичните закони, управляващи уравненията на вортексите на галактиките, на атмосферните циклони и на антигравитационните вихрови двигатели на извънземните чинии, са едни и същи.

Още преди 20 години швейцарецът Едуард Били Майер, воден от своите извънземни учители от звездния куп „Плеяди“, даде пръв от земните контактьори едно изчерпателно и много просто ботаническо обяснение на житните, тревните, и даже горските кръгове по света.

Последните са забелязани от самолет във върхарите на гъсти борови горички. Между другото, астронавтите от Плеядите нямат нищо общо с извънземната раса, оставяща житните кръгове в Англия, но въпреки всичко отпечатъците на техните гравитолети в швейцарските ливади са направени по същия принцип като английските.

Английските житни кръгове, според извънземните учители на Били, не представляват нищо повече от „отпечатъка“, оставен върху растенията, от мощното, въртящо се около вертикална ос вихрово, или вортексно, електро-магнито-гравитационно поле на летящата чиния. В случая висяща само на 60–70 сантиметра над самите растения, без да докосва върховете на полегналите хоризонтално житни стръкове. Простата причина за това „отпечатване“ е следната:

След „кацането“ на чинията клетките в стеблото на растението се „заблуждават“ за истинската вертикална посока нагоре, която те нормално откриват с помощта на малки гравитационни детектори, съдържащи се във всяка една от тях. Заблудата се дължи на обстоятелството, че локалното антигравитационно поле на летящата чиния, което е едно обърнато почти „наопаки“ обикновено земно гравитационно поле (засукано в обратната посока), надвива гравитационното поле на Земята. В противен случай чинията просто не би имала необходимата мощност да се вдигне и да излети.

Затова „измамените“ растения се объркват и съвестно се пренастройват спрямо новата локална интензивност на резултантното гравитационно поле, създадено под действието на чинията, надвиснала само на сантиметри над тях. Преориентирайки се и запазвайки новата посока за месеци след отлитането на чинията (пръстта под отпечатъка „записва“ и „запомня“ като магнитна лента полето на чинията за още много месеци), растенията в житните кръгове запазват за земните изследователи един твърде детайлен и видим с просто око „отпечатък“ на невидимото за нашите очи антигравитационно вихрово поле под чинията.

Това са наистина толкова детайлни отпечатъци, че извънземните гости на Били Майер не желаят да оставят своите следи в алпийските ливади около Цюрих, където те кацат от 20 години да се срещат с Били, от страх да не би земните учени и инженери, работещи за тайните служби, да открият секрета на техните антигравитационни двигатели по метода на обратното инженериране. Тръгвайки от непредпазливо оставените от тях тревни кръгове и разплитайки обратно цялата тайна на техните жироскопни магнитни двигатели (Майер, 1975).

Следващия контактен случай, който ще разгледам, ми помогна да разбера и как може би са устроени електромагнитните антигравитационни двигатели, които оставят тези отпечатъци в английските житни ниви. Решението на този пъзел дойде от другия край на Земята — от Сан Диего в Калифорния. В първата американска документална суперпродукция на Боб Еменегър под заглавието „НЛО — Започна се“, стремяща се наистина да докаже съществуването на НЛО, а не да ги дискредитира, както всички американски официални документални филми до тогава, се разказва за историята на един контактьор от военноморските докове в Сан Диего, Калифорния (Еменегър, 75). Неговите извънземни приятели съвсем точно му били описали простата конструкция на техните антигравитационни кораби — гравитолети. Те имали лещовидна форма и били задвижвани от плоски дискообразни свръхпроводими електродвигатели, при които роторът вътре контраротира в обратна посока на „статора“ около него. Но понеже статорът е заболтен за корпуса на свободно летящата чиния, затова те заедно се въртят в посока обратна на ротора. За неподвижния наблюдател на земята този антигравитационен електродвигател няма „статор“, а се състои от два контраротиращи ротора, поставени един в друг.

VT9: контраротиращ елдвигател.

Такъв тип контраротиращи електродвигатели, а също и дискообразни и тороидни газотурбинни и турбореактивни двигатели, както ще видим по-късно, са били изобретени и от немските инженери по времето на Третия райх, и те са се наричали двигатели на тоталната реакция (total reaction engines) (Веско, 1968).

Кабината на летящата чиния е била разположена на лагери, кацнала най-отгоре в центъра върху ротиращия корпус, и е била жироскопно стабилизирана от малък жироскоп, за да остане неподвижна, без да се върти заедно с диска. За да не „телепортира“ пилотите в бясно въртящата се кабина директно в лудницата.

Представяте ли си да се опитвате да кацнете с чиния, чиято кабина прави само няколко хиляди оборота в минута.

Излишно е да повтарям, че и при този гравитолет от извънземен произход още един път откриваме, че ключът към неговите електрогравитационни двигатели е отново жироскопната ротация около вертикална ос, по-точно двойната жироскопна контраротация около тази ос. Понеже наблюдателният контактьор от Сан Диего не беше забелязал никакви влачещи се зад чинията „тролейбусни“ захранващи жици, съвсем ясно е, че и тук ние още един път имаме

пример за антигравитационен двигател, дублиращ се и като генератор на безплатна енергия. След първоначалното развъртане и „наелектризиране“, той започва сам да изсмуква енергията, необходима за полета, от необятния и неизчерпаем физически вакуум.

Колкото по-бързо се върти този двигател, и колкото по-бързо лети из Космоса тази чиния, толкова по-ефективно ще работи нейният генератор на безплатна енергия. Защото, както споменахме и по-рано, ще се увеличава броят на „силовите линии“, които той ще пресича със своите намотки за единица време. Толкова по голяма ще е опасността от стапянето и изпепеляването на целия гравитолет от изведнъж нахлулата от физическия вакуум в него лавина от безплатна енергия.

За тези извънземни цивилизации пък, които все още не са открили двигателите на безплатна енергия, но все пак биха искали да си спестят необходимостта от опъването на километри кабели да захранват своите електро-гравитационни чинии, един руски контактьор и майор от Червената армия предложи елегантен изход и от тяхната ситуация. Той разказа на страниците на списание „Флаинг Сосър Ривю“ за срещата си с извънземни посетители, и най-вече за техните летящи чинии с жироскопиращ ядрен реактор, които не се нуждаят, естествено, от външен източник на енергия.

VT10: жироскопиращ ядрен реактор.

В този модел подемната антигравитационна тяга на двигателя се регулирала по нов и елегантен начин, без да се изменят оборотите на въртене на реактора-жироскоп около вертикалната му ос, както при жироскопиращите ротори на всички предишни модели, разгледани до сега. Тук оборотите се държат постоянни, а вместо това за регулиране на подемната сила на двигателя се използва контрола на скоростта (броя на разпаданията за единица време), а от там и интензитета на ядрената реакция вътре в реактора. Това се постига чрез простото потапяне или изваждане от него на регулиращите реакцията забавителни пръти. Тази схема много елегантно потвърждава и експериментите на Козирев за усилване на антигравитационната подемна сила при комбинирането й с един ентропиен физически процес. В нашия случай това е еднопосочната и необратима във времето реакция на разпадането на атомните ядра в жироскопиращия ядрен реактор.

След като въведохме невероятните антигравитационни двигатели — атомни пумпали, сега защо пък да не разгледаме съобщения и за летящи живачни топки. В езотеричната и уфологична литература има описани случаи на използуване на живак в

антигравитационните устройства на земни летящи колесници от древността (като в древноиндийския епос „Махабхарата“). Или за използуването му в антигравитационните устройства на долетели до нас извънземни пришълци. Или пък използуването му в прости древни алхимични експерименти с левитиращи топки (твърде вероятно направени от стъкло и пълни с живак), които левитират и се издигат сами във въздуха, след като се нагреят върху горяща свещ.

Сякаш по странно съвпадение едни от последните немски подводници, измъкнали се от блокадата на Съюзниците в самия край на Втората световна война, и устремили се към тайната нацистка колония Ной Берлин на Южния полюс, южно от Южна Африка, са били натоварени именно с контейнери пълни с живак. Като че ли Третият райх се е бил загрижил, измежду всичките други сериозни проблеми пред себе си, за състоянието на зъбите на стотината хиляди концлагеристи, тайно прехвърлени още преди края на войната с гигантските транспортни подводници в суперсекретната колония Ной Швабенланд на Южния полюс, та е бързал да запаси базата с живак за техните амалгамени пломби.

Пак по странно съвпадение научих, че гениалният италиански учен-изобретател Гилермо Маркони, ученик на най-великия от великите изобретатели — Никола Тесла (виж библиографията накрая на книгата), за когото тепърва ще пиша в бъдещите книги от поредицата „Летящите чинии на Илюминати“, също експериментирал със сферични вортексни динамомашини. Те твърде вероятно не са представлявали нищо повече от сфери, пълни с жироскопиращ в бесен вихър живак (ТХГ, 1991).

Тези вихрови сферични динамомашини, тъй наречените в секретната немска литература „кълбовидното вихрово динамо на Маркони“, „Markonis Kugelwirbeldynamo“, са били доразработени и значително развити от тайните конструкторски бюра на СС — от отделите Е-4 и U-13 — в основните антигравитационни двигатели на тежащите стотици тонове летящи чинии-дреднаути от сериите „Haunebu“ и „Андромеда“. Те са били построени тайно от СС за немските и глобалните тайни общества зад тях — за техните илюминирани господари, финансисти и благодетели. Това са били тежките бронирани сферични вортексни тахионатори от типовете „Туле“ и „Андромеда“, с диаметри от около 5 м и 15 м съответно. Те в крайна сметка не са били нищо повече от кухи сфери, пълни с устремно въртящ и вихрещ се живак. Жироскопиращ около Вие знаете вече коя ос. За всички тези експерименти ще говорим по-подробно във

втория том на тази книга. За тях се разказва в нелегално заснетия през 1991 г. филм „НЛО? Или Третият райх отвръща на удара?“. Той беше заснет от виенския филиал на тайното немско общество „Темпелхоф Гезелшафт“, т.е. немския клон на рицарите-темплиери (ТХГ, 1991).

След въртящите се атомни пумпали и живачни топки, защо пък сега да не опитаме една история за левитиращи синхротрони? Както казахме още в увода, Вселената наистина май е значително по-шизофренична и от най-налудничавите наши представи за нея. В контактьорската книга „НЛО — Контакт с планетата Ярга“ се описва нагледно как по най-прост начин може да се конструира летяща чиния, практически без движещи се части в нейния жироскопен антигравитационен двигател (Стивънс, В., 86).

В гениално-простия синхротронен двигател на чинията на Ярганците с диаметър от около 300 метра, вместо да се върти с бавна скорост от само няколкостотин до няколко хиляди оборота в минута цялата огромна маса на корпуса на междузвездния летателен апарат; в лъча на тороидния вакуумен канал на синхротрона се въртят и жироскопират с релативистка скорост елементарни частици с пренебрежимо малка маса. Самият синхротрон не се върти и е неподвижно монтиран за периферията на невъртящия се корпус на голямата колкото лайнера Куин Мери чиния. Но за компенсация на пренебрежимо малката маса на този жироскопиращ лъч от елементарни частици, ярганските инженери наистина го развъртат така бързо, че „чак и дяволите се разлитат от него“, както идиоматично се изразяват американците.

Тези частици се носят бясно по своя вакуумен „хиподрум“ с релативистична скорост, близка до скоростта на светлината, навъртайки над 18 милиона оборота в минута (или 3×105 об/сек). Обороти, които естествено никога не биха могли да бъдат постигнати, ако се развърта целия тежък корпус на чинията. Така че въпреки малката маса на частиците в този жироскопиращ лъч, произведението от масата и гигантската им ъглова скорост (т.е. об/мин) отново се запазва много висока величина. Тя пък определя голямата подемна сила на лекия двигател (ако същата подемна сила трябваше да се генерира само чрез развъртането на груба физическа маса, двигателят щеше да тежи многократно повече).

И така, каква е поуката от тази история? Вместо да развъртат с бавни обороти целия масивен 300 метров корпус на летящата чиния-дреднаут, тежаща десетки хиляди тонове, създавайки си при това огромни главоболия с постоянната нужда да смазват стотиците лагери

на взаимно-въртящите се части от корпуса на този мастодонт — вместо това хитрите Яргански инженери са решили изобщо да не го развъртат. В действителност в техния двигател няма нито една въртяща се и износваща се материална част.

Вместо това те просто са решили да развъртат и жироскопират с много по-голяма скорост само нищожно малките по маса елементарни частици в лъча на синхротрона. Те не се нуждаят от никакво смазване в своя вакуумен магнитен тунел.

1.7. Потвърждение на жироскопната антигравитация и от тайните разработки на американските военни.

След всичките хвърчащи небивалици, разгледани до сега, просто не мога да се въздържа да не разкажа и една история за левитиращи камъни. Не беше ли казал и сам Свети Илия, че „точно така, както острието на брадвата може да плува във водата на река Йордан, точно така могат и камъните да летят в небето“.

В този най-вероятно умишлено подхвърлен на американската преса разказ за още един от многобройните тайни правителствени проекти по антигравитация през 80-те години се разказва за точно такива левитиращи камъни — за левитиращи кварцови кристали — за т.н. „петрогравитационни“ двигатели за летящи чинии. Те използуват за създаването на антигравитационната тяга принципа на подреденото ориентирано жироскопиране на електроните в атомните орбити на обикновен кварцов кристал.

Ориентиращият електронните орбити „успоредяващ“ външен електромагнит се изготвя, като се навие вероятно свръхпроводящ електрически кабел около дълъг метален прът. Затова завършеният електромагнит прилича повече на дълъг „прътовиден“ цилиндър, отколкото на стандартната форма на обикновените цилиндрични електромагнити. След това този прът-електромагнит се увива още веднъж на спирала, около вертикалната ос, около периферията на кварцов кристал, за да се получи една външна ориентираща електромагнитна намотка около кварцовата сърцевина. Последната е разположена хоризонтално, и има плоска цилиндрична форма на барабан. По този начин кварцовият „гравимагнит“ е готов за полет. Да видим сега как работи той.

Вертикалното хомогенно магнитно поле на външната ориентираща

намотка на гравимагнита осигурява ре-ориентирането на орбитите и спиновете на електроните в атомите на кварцовия кристал. Възможно е това поле да действува на спиновете и на атомните ядра на кристала. Електроните напускат своите хаотично ориентирани в пространството орбити и започват да се движат по нови успоредни хоризонтални орбити, имащи паралелни вертикални оси. Техните спинове вероятно също се преориентират по вертикалната ос.

VT11: левитиращ кварц.

Така, вместо да създаваме изкуствено един тромав „макро-синхротрон“ с диаметър на орбитата на вакуумния си канал от 300 м, както Ярганските инженери по-горе, тук ние ловко можем да използуваме вече готовите, създадени от природата безкрайно многото „микро-синхротрони“. Всеки от тях е с микроскопични атомни орбитални размери, с по един електрон на всяка орбита. Малки, но пък билиони от тях. Съединението прави силата наистина! Когато двигателят, работещ на този принцип, се включи и започне да излъчва своето антигравитационно поле, около кварцовия кристал се забелязва излъчването на интензивно синкаво сияние — страничен видим продукт на невидимото антигравитационно поле.

И за разлика от ярганците и техния тромав синхротрон, изискващ тежки вакуумни и магнитни синхротронни инсталации за ускоряването и удържането на жироскопиращия лъч от елементарни частици в кръгово движение, при кварцовия кристал тази необходимост отпада, защото природата сама е помислила за развъртането и удържането на електроните по техните естествени атомни орбити. Значително по-леката външна ориентираща намотка тук има за цел само да преориентира плоскостите на тези орбити в една и съща хоризонтална равнина, за да могат електроните да се въртят около всички вече знаем коя ос.

В края на тази глава аз бих казал за моя лична застраховка, като едно легално-правно заключение, че огромната част от историите в тази глава, а и в цялата книга, са непотвърдени и недоказани мнения и разкази, които аз като колекционер-филателист и културен антрополог на американския дисидентски, „политически-некоректен“ и не следващ партийната линия на Илюминати научен ъндърграунд, съм включил без ни най-малкото коригиране, шлайфане, полиране и разкрасяване. Моите лични мнения за видни учени се базират също така на непотвърдени и недоказани в един американски граждански съд мнения и подозрения, затова всичките те влизат в американската легално-правова категория на тъй-наречените „allegations“ — на

твърдения или мнения, които не са потвърдени в официален законен съд. Затова и във всеки такъв параграф аз педантично съм употребявал думата „вероятно“.

Но все пак като мое лично мнение аз имам законното право да ги разпространявам сред обществото, стига да употребявам винаги тази магическа думичка „allegations“. Иначе аз бих се радвал ужасно много да бъда призован официално в един граждански съд от адвокатите на някой от „засегнатите“ светила, да дам публично моите показания в подкрепа на моята теза. За съжаление Илюминати никога не биха позволили това да се случил.

Като едно физическо заключение бих казал, че всичките изброени по-горе жироскопни антигравитационни ефекти или двигатели неизбежно съдържаха някаква материална част, или някакво поле, или и двете заедно, които се въртяха и жироскопираха в хоризонталната равнина, около вертикалната ос на симетрия на целия двигател и на цялата летяща чиния (вертикална ос по отношение на земната повърхност).

В тази глава изобщо не сме засегнали флуидните, електростатичните, вибрационните или телепортационните типове антигравитационни двигатели, които също ще бъдат подробно описани в следващия том. Тази кратка глава е само едно „телеграфно“ изложение на огромния фактически материал, съдържащ се в моята подробна десетчасова лекция-видеосеминар (Терз, X. 92), а също и в новата ми книга от около 500 стр., озаглавена „Моето «Откритие» на Антигравитацията“. Тя предстои да бъде публикувана наскоро в САЩ.

Видеосеминара можете да поръчате от нашата Американска академия на дисидентските науки, на адреса, даден в края на тази книга, умолявам запалените на тази тема читатели да имат търпението да изчакат появата на български език на цялата книга, за да получат значително по-пълната картина на нещата, а също и много по-обстойната библиография по въпроса.

Като едно метафизическо заключение накрая бих казал, че в холографната и взаимосвързана Вселена се забелязват многобройни повтарящи се потвърждения за едно и също физическо явление, идващи от най-несвързани помежду си области на живота и познанието — като представеното тук „доказателство“ на жироскопната антигравитация. Доказателства, идващи до нас от различни епохи, от противоположни континенти, от „съмнителни таблоидни и откровенчески източници“, от „налудничави контактьорски случаи“, или от най-надеждни и необорими академични

и военни източници. Всички те отново и отново доказват, че реално съществуващата физическа.

Вселена е значително по многолика, комплексна и многопластова, отколкото и най-отявлената наша фикция за нея би могла да бъде.

Когато преди двадесет години си поставих налудничавата цел да открия антигравитацията, тогава щях да бъда безумно щастлив да открия дори и само един единствен антигравитационен двигател. На мен и през ум не ми беше минавало тогава, че ще открия толкова много различни антигравитационни двигатели, че ще потряват няколко тома, за да мога да ги опиша всичките.

1.8. Библиография за глава 1:

Урантия 1: Стр. 101, пар. 3. (Урантия, 1955).

Урантия 2: Обобщено заключение от следните пасажи: Стр.175, пар.7; стр.325, пар.5; стр. 473, пар.8; стр. 476, пар.6; стр. 476, пар.7. (Урантия, 1955).

Глава 2

„Голямата обединяваща теория“ на жироскопната антигравитация

Теоретични корелации между „антропологични“ истории за разнообразни антигравитационни ефекти, и за произтичащите от тях утежняващи дефекти в академичната теория на гравитацията.

…

2.1. Обобщение на нашите досегашни „открития“ в областта на жироскопната антигравитация.

В голямата физика тъй наречените „Големи обединяващи теории“ теории, Grand Unified Theories, GUT, са хипотезите и парадигмите, предложени от учените за систематизирането, подреждането и обединяването на законите и взаимодействията от няколко първоначално несвързани области в стройна картина — в една единна нова „менделеева таблица“ на явленията в този ново-обединен раздел.

Нека сега да обобщим набързо това многообразие от различни конструкции за жироскопни антигравитационни двигатели или експерименти, които бяха анализирани до тук в предната глава:

Отначало в тях се използваше въртене само на „груби“ маси, по-късно — на комбинации от едновременното въртене и на маси, и на полета, и накрая се използуваха само чисто полеви модели на ротиране на разни видове полета. Или пък се съчетаваха произволни комбинации от тези три основни типа двигатели. Какво е главното заключение, което можем да направим от всичките тези дискутирани до тук конструкции, на пръв поглед явно съвсем различни по конструкция и несвързани помежду си като физически принцип на

действие; несвързани и като време или място на своя произход?

Как се получи така, че всичките тези според официалната наука „вероятно фалшифицирани и изфабрикувани“ от безкрайната човешка фантазия „открития“, че всичките тези широко различаващи се и напълно несвързани във времето и пространството източници на „съмнителни и налудничави“ антропологични истории за механични антигравитационни устройства, събрани от различни места, векове и култури; как се случи именно така, че всичките те сочат към един и същ общ знаменател, а именно към постоянно изтъкваната досега ротация около вертикалната ос? По време на моите дългогодишни търсения не съм срещнал в цялата обширна литература, с която се запознах, дори една единствена история, която да говори вместо за вертикалната ос например за хоризонтална ос на въртене, или за друга наклонена такава. От многото възможни посоки на ориентация в пространството на оста на жироскопиране, в действителност от практически безкрайния брой от такива ориентиращи възможности, винаги имаме неизбежно избрана само и само вертикалната посока на оста на въртене. Това се повтаря във всичките тези несвързани помежду си конструкции, „вероятно изфантазирани и изфабрикувани“ според мнението на официалната академична общественост.

Да оставим посоката на оста на въртенето и да разгледаме сега самата форма на движение на антигравитационните двигатели. От многото възможни геометрични форми на това движение, аз не съм срещнал даже една единствена история, където движението да се случи да бъде не по кръгла траектория, а например движение по триъгълна, или по квадратна траектория; или даже просто махално движение напред и назад. Дори не и по една обикновена елипса, толкова близка до постоянно срещаната окръжност. Не и каквото и да е друго движение, даже не и в „политически-коректната“ и много модерна тези дни пентаграмна (петолъчкова) траектория на глобалния Илюминизъм и на толкова много от неговите щатни вашингтонски академични пропагандисти и дезинформатори в областта на точните науки (Терз, IV.96).

Не беше открит нито един случай на каквато и да било друга траектория, освен кръговата! От всички възможни механични движения, от действително безкрайния брой на възможни траектории на това движение на антигравитационните двигатели, неизбежно имаме един и само един вид наблюдавана траектория — кръговата траектория на жироскопиращото въртене около централната вертикална ос на симетрия на двигателя.

Защо откриваме тази повторяемост и постоянство във всички разработки за антигравитационни двигатели, за които академичната наука априори предполага и подозира, че са „изфабрикувани и изфантазирани от хаотичните процеси в мозъците и фантазиите на различни хора“, съвършено несвързани помежду си — и по време, и по местоживеене? Не малка част от цитираните експериментатори не са чували за нито един от другите подобни опити, когато ги интервюирах лично в техните лаборатории — като проф. ДеПалма, д-р Поляков или проф. Хаясака (виж библиографията за тях). Всички те си мислеха, че са първооткривателите на това велико и тайнствено откритие — антигравитацията.

Да си представим сега един имагинерен експеримент с английската игра на darts — на забиване на малки стрелички във висяща на стената кръгла дъска-мишена. Нека върху тази дъска да начертаем координатна система с начало и две оси. По хоризонталната ос можем да наредим като отделни точки всичките възможни посоки на ориентация на оста на въртене на разглежданите „изфантазирани“ антигравитационни системи. По вертикалната ще наредим точките, съответстващи на всичките възможни различни форми на траекториите на движение на антигравитационните двигатели. Нека всяко попадение на стреличката да определя една единствена комбинация между нашите две изходни и базисни променливи-направление на оста и формата на траекторията.

Ако всичките антигравитационни устройства, разгледани в предишната глава, бяха само „скалъпени случайни слухове и налудничави халюцинации“ на жадни за сензация и евтина слава автори, то тогава по железните закони на вероятностите техните стрелички би трябвало да бъдат разпръснати хаотично върху цялата координатна система на безбройните възможни комбинации и подреждания на двете първоначални базисни променливи: ориентацията в пространството (на оста на въртене), и формата на траекторията на движението (на масивните детайли на двигателя). Според случайните закони на хаоса стреличките би трябвало да се разпределят и забиват горе-долу равномерно по цялата площ на дъската — по цялата наша импровизирана координатна система, без да са концентрирани в нито една определена и предпочитана област.

Вместо това ние имаме пълното съвпадение и наслагване на всички попадения в много малко петно — точно там, където върху нашата дъска се пресичат имагинерната линия, съответстваща на точката на вертикалната посока (на оста на въртене на двигателя), с другата

имагинерна линия, представляваща точката на кръгово въртене (на антигравитационния двигател). Каква е тази „невидима ръка“, която кара всички стрелички да се съберат и подредят в тази единствена точка върху цялата координатна система, начертана върху дъската-мишена в този мисловен експеримент. Явно е, че това не е почеркът на ръката на хаоса. Явно е, че съществува някаква скрита закономерност, която привлича всички стрелички като магнит в тази омагьосана пресечна точка.

Защо наистина се появява тази повторяемост на разгледаните антигравитационни решения и подобие на техните конструкции? Защо те се концентрират, като че притеглени от някакъв магнит, върху едно много малко петно, върху един много тесен „прозорец на левитационна възможност“, да употребим американския жаргон? Защо всичките други, даже леко различаващи се модели, които лежат съвсем наблизо около този прозорец, но не точно върху него — като например вертикално движение, но по елипса — просто не съществуват даже и в тази популярна литература, която по думите на официалната академия презрително се отхвърля като една „измислена, изфабрикувана, фиктивна, съмнителна, таблоидна, митологична или маргинална“ литература?

Възможно ли е тогава всичките „изфантазирани“ летящи устройства, описани в тези многобройни популярни източници, да съдържат все пак едно вярно надзъртане и открехване на тайните на извечните и непроменими Вселенски закони на жироскопните антигравитационни явления? Явления, които може би могат да бъдат осъществени, както казахме в самото начало на първа глава, с безброй много различни типове антигравитационни двигатели, базиращи се на коренно различни фундаментални енергийни взаимодействия, на разнообразни геометрични конфигурации и на още по-многобройни възможни инженерни и хардуерни техни решения. Всяко едно от тези решения би било достатъчно, за да успеем да построим на негова основа един уникален и неповторим жироскопен антигравитационен двигател.

Може би сега започваме да разбираме по-добре информацията, която Едуард Били Майер е получил от неговите извънземни учители. Вече разбираме, как могат да бъдат открити от тях споменатите по-рано над 1,600 типа базисно различни и неповтарящи се модели на антигравитационни двигатели, употребявани от двата милиона посетени досега от тях извънземни цивилизации. На милиардите останали населени планети само в нашата галактика ние допълнително

бихме намерили сигурно хиляди, дори десетки хиляди други различни типове такива двигатели (Майер, 75).

Именно поради това безкрайно разнообразие в настоящата скромна книга ние ще разгледаме и обясним само най-простите и най-примитивните от тези двигатели — и както видяхме от предишната глава — това бяха жироскопните антигравитационни устройства, работещи на принципа на въртенето на маси, или на полета, или и на двете заедно.

След като размишлявахме над крайната механична простота на построяването на такъв двигател, нека да помислим сега върху даже още по-простата теоретична обосновка на неговата работа и функция — върху теорията на взаимодействащите етерни циклонални вортекси, или етерни спирални двойно-засукани вихри. Преди да направим това обаче, ще се наложи бързо да разгледаме известния експеримент на двамата послушни физици, който много удобно „доказа“, може би по-точно постулира „по поръчка“ несъществуването на физическия етер. Това стана в 1881 г. — като че точно малко преди първото успешно използуване на същите тези несъществуващи етерни вихри в антигравитационните двигатели на първото кацане на земните тайни общества на нашия спътник.

2.2. Експериментът на „братята“ Майкълсън и Морли и партийната линия на Илюминати относно физическия етер.

Защо съм поставил кавички около двамата братя, и какви точно братя са те ще стане известно след малко. Това е наистина доста прост експеримент, който „доказа“ в края на миналия век, че физическия етер не съществува, като сравни два лъча светлина — единия успореден, а другия перпендикулярен на движението на Земята по нейната орбита около Слънцето. За целта се използваше прост физически уред, наречен интерферометър. Да видим накратко какво казва Голямата съветска енциклопедия (1955) за този опит:

„Основната му задача беше да измери влиянието на движението на Земята (с 30 км/сек по орбита около Слънцето — бел.авт.) върху скоростта на разпространение на светлината“ (през физическото пространство до повърхността на Земята: през въздуха на лабораторията и през стационарния етер около Земята, намиращ се „зад“ въздуха. Светлината се излъчва от източник поставен върху движещата се Земя, б.а.). Или перифразирано, да „измери скоростта на движението на Земята спрямо неподвижния етер на абсолютното и недвижещо се космическо пространство, разбира се ако етерът съществува“. „Проведен от американския физик Майкълсън през 1881 г., експериментът имаше и по-широко значение, защото позволи да се изясни дали скоростта на разпространение на светлинния сигнал зависи (и в най-общия случай) от скоростта на движението на неговия източник“. В конкретния експеримент това е лампата на интерферометъра, монтирана върху движещата се Земя. Преди този експеримент „във физиката на 19 век се е предполагало, че светлината се разпространява в неподвижната световна (и космична) среда — етера — подобно на разпространението на звука във въздуха. По отношение спрямо Земята (и спрямо светлинния източник монтиран върху нея), движеща се през (неподвижния абсолютен космически) етер, скоростта на светлината се е предполагало, че е различна, и зависеща от направлението на светлинните лъчи относно направлението на движението на Земята“. Ако светлинният лъч се излъчва от лампата в посока напред по направлението на движението на Земята, към неговата скорост от 300 000 км/сек се очаква да се

прибавят и 30-те км/сек скорост на Земята; а ако е излъчван обратно на движението на Земята, то нейната скорост се изважда от неговата. Така при двете последователни измервания, по и срещу движението на Земята, светлинният интерферометър на Майкълсън се е очаквало да мери две съвсем различни скорости на светлината, различаващи се с 60 км/сек една от друга: 300 030 и 299 970 км/сек.

„По този начин опитът на Майкълсън позволява да се определи скоростта на движението на Земята по отношение на неподвижния етер, ако последният наистина съществува.“ Според господстващата електромагнитна теория в края на миналия век, очакванията за изхода на експеримента са били, че при разпространението си през предполагаемия етер (за който освен това се е предполагало, че е и абсолютно неподвижен) скоростта на светлината ще зависи от скоростта на нейния източник. Ако тя не зависи — значи моделът за нейното разпространение в пространството, базиращ се върху съществуването на физическия етер не е верен, и етерът не съществува. Просто и ясно.

„Опитът обаче не показва изместване на светлите ивици в интерферометъра, въпреки че точността му е била повишена дотолкова, че даже при движение на Земята по отношение на неподвижния космически етер от само 1,5 км/сек (т.е. 1/20 от нейната орбитална скорост от 30 км/сек, б.а.) би могло да се забележи изместване на ивиците“. Ето защо „… опитът на Майкълсън послужи като една от причините за отказа от хипотезата за съществуването на етера като някаква универсална световна (абсолютна и неподвижна, б.а.) среда — по отношение на която движението може да се счита за абсолютно“ (т.е. мерено спрямо една абсолютна и неподвижна Вселенска отправна координатна система, б.а.). (ГСЕ, 1955; виж също Майкълсън, 1902; Вавилов, 1928; Фриш и Тиморев, 1952).

Една бележка: „прикрепеният“ за неподвижното и абсолютно космическо пространство етер е пресичан от Земята при нейния полет около Слънцето с 30 км/сек. За движението на Слънцето около центъра на нашата галактика Млечния път с 10 пъти по-голямата и по-удачна за този експеримент скорост от 300 км/сек тогава нищо още не се е знаело, защото американският астроном Фред Хойл открива галактиките половин век по-късно — едва през 30-те години на XX век. Така че орбиталното движение на Земята около Слънцето е било най-бързото познато тогава на науката движение, което Майкълсън е решил да използва за своя експеримент.

Оптическото устройство, с което се сравняват двата лъча, се нарича

светлинен интерферометър. На популярен език това означава устройство за сравняване, за „претегляне“ на двата светлинни лъча — нещо като „оптически везни“. Естествено не „по тегло“, а по относителната промяна на тяхната поляризация един спрямо друг, след преминаването на тестовия лъч през етера.

Според научната хипотезата успоредният на движението на Земята, или тестов лъч, пресича по време на експеримента „неподвижния“ етер, закрепен за абсолютното и стационарно космическо пространство, през което се движи Земята. Пресичането на „непоклатимия“ космически етер от лъча става, защото докато трае експеримента, Земята се носи по своята орбита около Слънцето с 30 км/сек. Значи и интерферометърът (монтиран върху пода на лабораторията, построена върху Земята), и накрая и лампата-източник на светлината върху интерферометъра, се носят със същата скорост през неподвижния етер, както и Земята. В това време „еталонният“ лъч, перпендикулярен на тестовия, не променя своята скорост и служи за сравнение, за да може да се получи интерференчната картина. Това е възможно, защото в неговото направление скоростта на Земята (и на светлинния източник) спрямо неподвижния космически етер е нула. Научната хипотеза и очакване в този експеримент са, че скоростта на Земята ще се прибави към скоростта на светлинния лъч, излъчван от лампата на интерферометъра по време на нейното движение.

Експериментът показва обаче, че няма никаква промяна и забързване на тестовия спрямо еталонния лъч. Следователно тестовия лъч не е повлиян от скоростта на източника на светлина (лампата на интерферометъра поставена върху движещата се Земя). Затова от господстващата електромагнитна теория в края на миналия век следва, че ако при разпространението си през предполагаемия етер (за който освен това се предполага, че е абсолютно неподвижен) скоростта на светлината не зависи от скоростта на нейния източник — от това ще следва, че етерът не съществува. По-просто и ясно не би могло да бъде. От всичко това Майкелсън и Морли мълниеносно правят заключението и постулират, че в цялата Вселената етерът не съществува! И за да няма повече научни спорове по въпроса, скоро след това им е присъдена и Нобеловата награда, за да се увековечи и бетонира техния резултат и да се парират всякакви по-нататъшни опити за ревизии в тази област.

Къде е капанът на тази просветлена „логика“? Как именно двамата братя M&M успяха да омагьосат и приспят цялата глобална академична общност? За да разберем по-добре целия абсурд на

експерименталната ситуация и комичната логика на тяхното заключение, нека да си представим сега един аналогичен експеримент, повторен в подобни и много по-лесно разбираеми условия. Нека да заместим етера от експеримента на M&M с обикновена вода, а въртящата се Земя — с перката на проста перална машина. Вместо да инсталираме интерферометъра върху Земята, нека да го инсталираме в пералната камера, върху перката на машината. Вместо академичната общност, нека този нов комедиен експеримент да бъде проведен от Академията на науките на „Тримата глупаци“, осмени така незабравимо във великолепната анимационна серия на Доню Донев от близкото минало.

Използвайки точно същата „илюминирана“ логика като братята M&M, и Тримата глупаци биха могли експериментално да докажат, също по поръчка, че на Земята този път не съществува никаква вода. За нашите читатели, интересуващи се от конспиративната страна на съвременната физика (като разводнената широкопотребна версия на специалната окултна и херметична физика, задкулисно развивана от тайните общества от хилядолетия) нека да проследим хода на тяхната логика:

За да изпълни поръчката на тайните общества, желаещи да се „докаже“, че на Земята не съществува никаква вода, Академията на тримата глупаци би повторила експеримента на братята M&M в работеща перална машина, използвайки за целта същата желязна логика, която и те използваха, за да докажат „несъществуването“ на етера около Земята. За своя епохален поръчков експеримент Тримата глупаци биха поставили миниатюрен интерферометър на повърхността на въртящото се перково колело на работещата перална машина. (За да е пълна аналогията, най-добре би било това да стане в по-старите модели перални с цилиндрична вертикална камера с капака отгоре, при които колелото-перка се върти в центъра на хоризонталното дъно, около вертикалната ос.)

Каква ще бъде простата логика на интерферометричния експеримент, повторен от Тримата глупаци? Първо нека да приемем, за пълна аналогия между двата експеримента, че на Земята водата е също така „невидима“ за простото човешко око, както и физическия етер. Ето защо глупаците не биха могли лесно да разберат само с оглед дали вътре в пералната машина има вода или не. За това те ще трябва да проведат някакъв надежден и необорим физически експеримент. Това би могъл да бъде именно знаменития интерферометричен експеримент на Майкълсън и Морли.

По аналогия на този експеримент, научната хипотеза и очакване и при глупаците ще бъдат, че невидимата стационарна и неподвижна вода взаимодейства с преминаващата през нея светлина. Ако има взаимодействие — значи водата съществува. Ако няма — значи в камерата на машината няма вода. Значи и на планетата Земя няма вода.

След като светлината взаимодейства с водата, скоростта на светлината във водата ще зависи от скоростта на движещия се (спрямо неподвижната вода) светлинен източник. При еднопосочни вектори на тези две движения техните скорости се сумират, и скоростта на светлината ще се увеличава, когато тя е излъчена напред по посоката на движещия се светлинен източник. (В обратната посока векторите се изваждат.) Затова скоростта на тестовия лъч се увеличава спрямо тази на еталонния. В интерферометъра това води до завъртането на поляризацията на първия спрямо тази на втория лъч.

Или просто казано: ако тестовият лъч избързва спрямо еталонния, значи „невидимата“ стационарна вода съществува в машината. От там за Трите глупаци би следвало, че и на Земята съществува вода. А ако се получи обратното — значи тя не съществува.

Провеждането на експеримента ще покаже на Трите глупаци, че няма да бъде отбелязана никаква разлика между двата лъча — няма да има никакво изоставане на тестовия спрямо еталонния лъч. Както казахме, тестовият лъч се движи успоредно на посоката на движение на перковото колело, заедно с него и с интерферометъра върху него. Затова тестовият лъч и източника на светлината трябва да „разсичат“ своя път през стационарната вода около въртящото се колело. Нали водата според теорията на Трите глупаци е закована за абсолютното пространство в пералната камера на машината. Това е аналогично на експеримента на братята M&M, където пък етерът около въртящата се Земя е закован за абсолютното космично пространство (абсолютната координатна отправна система на това пространство), и където светлинният източник и лъчът се движат и разсичат „стационарния“ космически етер при движението на Земята.

Защо наистина този имагинерен експеримент в пералната машина би показал, че не би имало никакво избързване (или изоставане) на тестовия спрямо еталонния лъч? Защо скоростта на светлината, излъчена по или обратно на движението на светлинния източник спрямо „стационарната“ невидима вода не би се различавала. Защо стационарната вода не би оказвала никакво влияние върху преминаващия през нея в две различни посоки светлинен лъч? Дали защото в камерата просто няма никаква вода, или по някаква съвсем

друга причина? Аз мисля, че всеки ученик би могъл да намери сам отговора на тези въпроси.

Ясно е, че причината не е в липсата на вода в пералната машина, а в липсата на стационарност на самата вода. Ясно е, че вътре в камерата на работещата машина просто не може да има никаква стационарна вода, закована за абсолютната и неподвижна отправна (координатна) система на пералната камера. Причината за това е проста — поради наличието на увличане на водата от перката, водата в камерата постепенно се завърта от нея, докато започне да се вихри и вортексира практически със същата скорост, както и перката.

От друга страна скоростта на перката е равна и на скоростта на източника на светлината (лампата на интерферометъра монтиран върху перката). Това е така, защото и водата, и перката, и интерферометърът върху перката, и светлинният източник (лампата) върху интерферометъра се въртят с една и съща скорост. Значи няма да има никакво относително движение на източника на светлина спрямо водната среда, през която се разпространява тестовият лъч. Поради това той не би избързвал или закъснявал спрямо еталонния лъч.

Ето защо няма да има никаква разлика между двата сравнявани лъча — между тестовия лъч, който се очаква да пресича „стационарната“ вода от борда на движещата се перка; и еталонния, който не я пресича. ЗАЩОТО ПРОСТО НЯМА ДА ИМА НИКАКВО ПРЕСИЧАНЕ НА НЕПОДВИЖНА ВОДА ОТ ИЗТОЧНИКА НА СВЕТЛИННИЯ ЛЪЧ. Защото скоростта на източника на светлина и тази на вортексиращата (циклонално завихрената) около интерферометъра вода, през която той се движи, са едни и същи.

Но от това, че няма никаква разлика между двата лъча; и от това, че няма никакво влияние, оказвано на тестовия лъч от „стационарната“ (според предвижданията на теорията на тримата глупаци) и „невидима“ вода, през което светлинният източник си „пробива“ своя път, видната „Академия на Тримата глупаци“ би отсъдила мълниеносно, че в пералната машина няма никаква вода. Оттам тя би заключила още по-триумфално, че на цялата наша планета вода изобщо не съществува.

Нека да дадем още един пример за подобен експеримент, проведен от Тримата глупаци, който е още по-абсурден и от този с пералната машина, за да разберем напълно епохалния комизъм на цялата ситуация в модерната академична теория за електромагнетизма. По същата илюминирана логика на експериментите с пералната машина и

този на Майкелсън и Морли този път Трите глупаци биха могли експериментално да докажат например, че на Земята не съществуват никакви ескалатори. За да има пълна еквивалентност с експеримента на Майкълсън и Морли, ще приемем, че ескалаторите на Земята са „невидими“, както и физическия етер. Понеже не могат да бъдат забелязани с просто око, трите глупаци биха се опитали отново да докажат тяхното съществуване, като използват някакъв физически уред. Биха могли да направят измерване на скоростта на ескалатора, за да разберат дали той се движи. Ако се движи, значи съществува.

Подходящ „измервателен уред“ би бил един обикновен ръчен скоростомер — например велосипедно колело с брояч, монтирано на дълга дръжка, подобно на тези, използувани от зememерите. Ако колелото се върти и уредът показва някаква скорост — значи „невидимият“ ескалатор под краката на глупаците се движи — значи той съществува. Ако не показва никаква скорост — значи не се движи. Значи не съществува.

Да видим сега как се мери скоростта на един „невидим“ ескалатор? Много просто — физикът се качва върху него с брояча, и опира колелото на брояча в единия от неподвижните странични бордове на ескалатора. Езикът с брояча и невидимият ескалатор под тях се движат, а борда не. Колелото на брояча се върти, и уреда отчита някаква скорост. По показанията му физикът би могъл да докаже, че след като скоростта не е нула, значи „невидимият“ ескалатор под него наистина се движи. Значи съществува.

А какво биха направили Трите глупаци след качването си върху ескалатора? Вместо да допрат колелото на брояча в неподвижния страничен борд на движещия се ескалатор и да се опитат да измерят своята скорост спрямо него, те биха опрели колелото му в стъпало пред себе си, движещо се заедно с тях, и така биха се опитали да измерят скоростта на „невидимия ескалатор“. Много е ясно какъв ще е резултатът от техния експеримент.

Стрелката на уреда им винаги ще показва нула, защото стъпалата под глупаците ще се движат напред със същата скорост, както и те самите, както и техния скоростомер. За да може той да отчита нещо при измерване на скоростта, единият му край (неговата дръжка) винаги трябва да се постави върху движещия се предмет, а колелото му — върху неподвижна точка за сравнение.

В аналогичната ситуация при първия експеримент на Трите глупаци дискът-перка под водата в пералната машина се върти със същата скорост, както и водата над и около него. Затова е пълна

глупост да се опитваме да мерим неговата скорост спрямо тази на водата. Абсолютно идентично и в експеримента на братята M&M етерът до повърхността на Земята и около интерферометъра се върти със същата скорост, както и Земята под него, както и интерферометъра на нея. Ще бъде същата глупост да се мъчим да мерим скоростта на въртене на Земята спрямо етера около нея.

Това, че скоростомерът в ескалаторния експеримент на Тримата глупаци показва нулева скорост съвсем не означава, че „невидимият“ ескалатор не се движи и не съществува. Или от това, че при другия техен експеримент, поставен върху диска на пералната машина, няма отклонение между двата светлинни лъча на интерферометъра, съвсем не следва, че в нея няма вода. Още по-малко пък следва, че на планетата Земя вода изобщо не съществува. По аналогия на тези комични опити на Академията на Тримата глупаци, и от това, че няма отклонение между двата лъча в оригиналния експеримент на братята M&M също съвсем не следва, че невидимият физически етер не съществува.

Какво е моето обяснение на грешката на двамата братя Майкълсън и Морли? След имагинерните и комични експерименти на тримата глупаци ние можем наистина по-лесно да прозрем как и господата M&M успяха да омагьосат и завихрят мозъците на цялата световна физична общност. В космичното пространство просто не съществува такова нещо като „стационарен“ етер. Според монументалните физични откровения на книгата „Оаспи“, дошли до нашата цивилизация от учените на вселенската „менажерска“ йерархия на Бог Йехова, във великата Вселена всичко тече, всичко се върти и вихри, всичко вортексира. Не само всички материални тела, но също и техните неотделими и неразделни етерни двойници или спътници — техните етерни чакри, или на модерен физичен език — техните етерни циклонални вихри (вортекси) (Оаспи, 1882: Хорст, 1987). Тези етерни спътници на планетите, на звездите, на галактиките и галактичните купове се въртят и вихрят със същата скорост, както техните материални „господари“, най-малкото там, където вортексът пресича повърхнина на материалното космическо тяло. Това важи в пълна сила и за Земята като планета.

Когато Земята се върти, нейната чакра, нейният неотделим етерено-циклонален вихър-спътник се върти около нея в екваториалната й равнина със същата скорост като нея — поне измервано до повърхността на Земята. Причината за създаването на този гигантски планетарен етерен вихър, на този циклонален планетен вортекс може

би се крие в увличането на етера от материята на въртящата се около оста си планетарна маса. Точно както по аналогичен начин и перката в пералната машина на тримата глупаци беше увлякла и завихрила водния циклонален вихър около себе си. Сега става много ясно защо няма никаква разлика между двата светлинни лъча в поръчковия експеримент на братята M&M — този най-известен експеримент по „завихряне“ и „изплакване“ на мозъци в съвременната наука. Той не показа никаква разлика между двата лъча, не защото етерът не съществува и не влияе на тестовия лъч, а защото нещо много повече. Защото етерът не само че съществува, но и нещо напълно неподозирано наистина (а по-вероятно може би и умишлено прикривано?) — защото етерът се вихри и върти в гигантски циклон около Земята, със същата скорост, както и самата Земя (поне там, където именно е проведен този експеримент — на повърхността на Земята). Според книгата „Оаспи“ (1882) границата на този етерен циклон — тъй наречената „линия на Чинват“ — се простира доста зад орбитата на Луната.

Ето как точно Илюминати разиграха този майсторски трик чрез своите послушни братя и агенти, чрез „другарите“ Майкълсън и Морли — твърде вероятно членове с висок ранг на някоя тяхна секретна научна ложа. (Не трябва да забравяме, че всички членове на ложата се обръщат един към друг с обръщението „братко“ — оттука и моята употреба на тази дума). Така те успяха да докажат „по поръчка“ и по „партийно поръчение“ несъществуването на физическия етер по същия начин, по който експериментът на Трите глупаци с пералната машина успя неоспоримо да докаже, че на планетата Земя не съществува никаква вода.

Колко ловко Илюминати бяха успели да потулят и да изхвърлят от уравнението на гравитацията извечния етерен вихър, извечната етерна чакра на Земята. „Доказвайки“ несъществуването на етера по този начин, Илюминати не само успяха да излъжат цялата глобална академична общност, но още по-важно — те успяха ефективно да блокират всякакви следващи изследвания върху етера за повече от столетие. Именно поради безкрайната простота и ниска цена (както се разбра от предишната глава) на изследванията върху генератори на етерни циклонални вортекси, илюминираните физици на тайните общества и банкерите зад тях ясно разбираха, че не биха могли да блокират всички по-нататъшни изследвания в тази област просто като пресушат финансирането за нея. Нещо което те направиха например с астрономически по-скъпата програма Аполо на НАСА, след като

американските астронавти видяха твърде много неща на Луната, които не трябваше да виждат там.

В края на миналия век съществуваше опасността много „непосветени“ във висшите рангове на тайните общества физици да почнат да се ровят в теорията на физическия етер и самосиндикално да проверяват простотата на генерирането на етерните вортекси — и то с бюджет от няколко месечни заплати и малко вдъхновение отвътре или „от горе“. Поради тази надвиснала опасност от неконтролируема конкуренция Илюминати се нуждаеха от една по-ефикасна, по-надеждна спирачка от финансовата — от една елегантна теоретична димна завеса, с чиято помощ да убедят завинаги и неоспоримо досадната глобална физическа общност от непосветени „академични пролетарии“ в безплодността и безсмислеността на всякакви изследвания върху етера. Затова именно те така ефектно „доказаха“, че той не съществува, използувайки за целта услугите на техните послушни братя, на „другарите“ Майкълсън и Морли — членове с висок ранг на някоя тяхна секретна научна ложа. За награда след това двамата бяха обезсмъртени в залата на славата на модерната физика от същите тези задкулисни тайни общества и от банкерите зад всички тях, финансиращи и до сега всяко по-важно изследване в съвременната американска физика чрез техния параван и полицай — чрез Националната научна фондация, National Science Foundation. Тя послушно следва партийната линия на Илюминати в областта на теоретичната и експерименталната физика и не би отпуснала и цент за незасекретени университетски научни изследвания, които противоречат на нейните основни догми.

2.3. Взаимодействието между етерните циклонални вортекси на телата като основа за техните гравитационни и антигравитационни свойства.

След като размишлявахме в параграф 2.1. над крайната механична простота на построяването на един антигравитационен двигател, нека да помислим сега върху даже още по-простата теоретична обосновка на неговата работа и функция. Това е „теорията“ на взаимодействащите си етерни циклонални вортекси, или етерни спирални двойно-засукани вихри. Или най-просто казано — етерни циклони. С всичките възможни почитания и вечна слава на братята Майкълсън и Морли, току-що обстойно разгледани, и на техните илюминирани усилия преди 100 години да докажат, че физическия етер не съществува, аз все пак мисля, че Земята все още се върти. Между другото, тя все така милиарди години се е въртяла и „плувала“ вътре в същия този грандиозен и колосален слънчев етерен вортекс, който носи и влачи величествено по техните орбити около Слънцето не само Земята, но също и десетките останали планети от нашата Слънчева система (по данни на извънземни контактьори). Етерните циклони — не само слънчевият вортекс, но и всички останали големи и малки космически вортекси: вселенски и галактични, звездни и планетни — винаги са били, по мое мнение, основните действащи лица в гравитационната драма, разиграваща се в Космоса откакто свят светува.

Може би най-обстойното описание в литературата на етерните вортекси аз успях да намеря в книгата-откровение „Оаспи“ (1882). Както и книгата „Урантия“, тя е едно от най-важните съвременни философски откровения, подарени на нашата планета от висшите вселенски йерархии. Тя представлява следващото откровение след „Стария Завет“ към жителите на планетата Земя, предадено „по канал“ в края на XIX век от земната планетарна ангелска йерархия на Бог Йехова. Тя е разположена в многобройните концентрични астрални светове около нашата планета. В обширните описания в книгата „Оаспи“, посветени на проблемите на фундаменталната вселенска физика около нашата планета, се споменава за повсеместното

присъствие и неизбежност на физическия етер в цялата Вселена изобщо, и неговото присъствие около всяко нейно материално творение по-специално. Това „постоянно присъствие“ се изразява под формата на един неотделим етерен „двойник“ или „спътник“ на всяко физическо тяло — на един вечно въртящ се етерен вортекс, вихър, циклон или чакра. От микроскопичните елементарни частици, през молекулите и материалните предмети, та чак до планетите, звездите, галактиките и галактичните купове — всички те притежават своите вечно въртящи се етерни циклонални вортекси (Оаспи, 1882: Хорст, 1987).

При звездите наличието на тези могъщи етерни циклони „прозира“ през третия закон на Кеплер, който гласи, че всички планети не се въртят с еднаква ъглова скорост около Слънцето. Най-близките до него се въртят най-бързо, а най-далечните — най-бавно. Кеплер забелязва, че радиус-векторите (на популярен език — имагинерните „гумени ластици“, които свързват всяка планета със Слънцето) на всички планети описват или покриват за едно и също време еднакви площи върху плоскостта на въртене на слънчевата система.

Понеже математиката, описваща водните вихри на земните водовъртежи и тази на звездните етерни вортекси е една и съща, можем да онагледяваме невидимите и големи колкото слънчева система звездни циклони с добре познатите на всички и удобни по размер речни водовъртежи. Преведен на езика на етерните циклони и „водовъртежи“ от книгата „Оаспи“, Кеплеровият закон значи, че точно както и при водните водовъртежи с отдалечаването от центъра им; така и при техните етерни събратя в слънчевите системи, с отдалечаването от Слънцето се намалява скоростта на въртене на този звезден етерен циклон. Затова в периферията на Слънчевата система, където слънчевият вортекс се върти все по-бавно с отдалечаването от Слънцето, най-външните планети имат все по дълги периоди на обиколки около Слънцето. Обратно, колкото повече се приближава до Слънцето този етерен вихровъртеж, толкова повече се увеличава неговата скорост на въртене, и затова вътрешните планети, носени от него, се въртят все по-бързо. Точно както увлечени във водния водовъртеж коркови тапи се въртят все по-бързо и по-бързо с тяхното приближаване към отвора на канала в неговия център.

При галактиките същият този Кеплеров закон е съвсем ясно видим и с просто око, без да има нужда да се опъват имагинерните Кеплерови ластици. При тях видимото разпределение на звездната маса на стотиците милиарди звезди образува красивите спирални ръкави на

„звездо-въртежите“, които правят видими за нас тези монументални, но невидими галактични етерни циклони, центрирани върху галактичния гравитационен център. Наистина запленяващи звездни циклони, които са като копия на снимките на земните атмосферни циклони. Или пък копия на „водовъртежите“ в кръговете сред житните ниви във Великобритания (а и по целия свят), оставени там от антигравитационните циклонални вортекси на двигателите на кацналите в тях извънземни чинии.

Като всички водовъртежи, циклони и въздушни вихри, и етерните вортекси се въртят едновременно по две оси. Първо те жироскопират около главната централна вертикална ос на симетрия на циклона. Освен това всяка от завихрените етерни частици се върти и около своята вторична хоризонтална ос, която е перпендикулярна на главната ос, и затова лежи в главната плоскост на въртене. Вторичните оси също така са тангентни на окръжността на въртене.

От гледна точка на физическия апарат най-подходяща за анализа на етерните вортекси би била специално създадената за тази цел вортексна имплозивна хидродинамика на гениалния австрийски учен-самоук, лесничей по професия, и един от най-продуктивните контактьори на този век, Виктор Шаубергер (Александер, 89;Шаубергер,96). Въпреки, че той беше работил не само в най-секретните проекти по антигравитация и по безплатна енергия на тайните есесовски научни институти в Третия райх, а след войната беше работил до своята насилствена смърт в най-секретните американски проекти в същата област, в момента името му е изтрито от всички бази данни и научни справочници. Книгите за него са иззети от академичните библиотеки в САЩ и Европа, в най-добрата традиция на тоталитарните социалистически държави от близкото минало. От гледна точка на най-удобния математически апарат за описване на етерните циклонални вихри може би най-удачна би била математиката на торсионните полета, базираща се на тензорната алгебра. Този апарат беше тайно или най-малкото тихомълком създаден през последните 30 години от групата на академик Акимов в Москва (Акимов, 94).

След като описахме вездесъщността на етерните циклонални вортекси във Вселената, нека сега да обсъдим и „дългобойността“ на техните взаимодействия. За разлика от електромагнитните или по-дългобойните електростатични сили, които си взаимодействат върху сравнително къси от космична гледна точка разстояния, етерните вортекси могат безпрепятствено да си взаимодействат през огромните

астрономични дълбини на космичното пространство. В случая с нашата слънчева система например, това се разбира ясно от необходимостта слънчевия етерен вортекс да се „протегне“ чак зад последната и най-външна планета, за да я задържи в обятията си, взаимодействайки с нейния по-малък планетарен етерен вортекс. Така тя нито може да отлети по тангента в пространството, нито пък да падне върху Слънцето. Вортексът на Земята, по аналогия на слънчевия вортекс, се простира според книгата „Оаспи“ чак зад орбитата на Луната, за да може здраво да я държи в своите обятия. Външната граница на земния вортекс е т.н. линия на „Чинват“, която представлява границата между земния и слънчеви вортекси (Оаспи, 1882: Хорст, 1987).

Именно взаимодействието на етерните вортекси на двете космични тела определя и обяснява тяхното гравитационно и орбитално поведение много по-дълбоко и по-богато, на много по-висше йерархично ниво, отколкото умишлено кастрирания от Илюминати широкопотребен академичен закон на гравитацията изобщо би могъл да предскаже. Разбирането на гравитацията на такова по-висше ниво би позволило на конструктора на летящи чинии много лесно да прозре, че от математична гледна точка единствената разлика между гравитацията и антигравитацията като физични явления е само тази малка думичка „анти“, която в математичните уравнения често се представя с още по-малкия знак „минус“. Поставянето само на един знак минус пред уравнението за гравитационното взаимодействие на две тела ще го превърне веднага в уравнение описващо тяхното антигравитационно взаимодействие. Това е уравнението на тяхното отблъскване от Земята и на волния им полет в небето. То е всичко, от което един конструктор на летящи чинии се нуждае, за да може да ги накара не само да се вдигнат от Земята, но и да полетят в Космоса.

За всеки физик веднага става ясно, че ако уравнението на гравитацията е написано на толкова високо ниво, че да включва в себе си и двата етерни циклонални вортекса (на Земята и на чинията) заедно с посоките им на въртене, то тогава може съвсем елементарно да поставим един минус пред уравнението на гравитацията като просто завъртим в обратната посока вортекса на чинията. Това е всичко, което трябва да се направи, за да престане да действа върху нея закона на гравитацията и да започне да я повдига нагоре закона за антигравитацията. Това е всичкото, което е нужно, за да престане чинията да се привлича повече от Земята и да почне да се отблъсква от нея.

Да сторят обратното в уравнението на гравитацията — да спрат или да преобърнат посоката на въртене на вортекса не на чинията, а на цялата планета, според книгата Урантия, са в състояние само определен малък брой категории от архангелски същества — гравитационни архитекти на голямата Вселена, на които това им е и работата. Чрез умелото „настройване“ и „акордиране“ на етерните вортекси на цели галактики и на техните стотици милиарди слънца те могат да осъществят например едно от най-великите и невероятни чудеса във Вселената — преминаването на две „сблъскващи“ се галактики една през друга, без обаче в действителност даже и две от техните звезди или планети да се сблъскат помежду си (Урантия, 55).

За всеки физик веднага става ясно, че ако уравнението на гравитацията се познава на такова високо ниво, което включва и разбирането на етерните циклонални вихри, то тогава става възможно не само повдигането на летящата чиния от земята чрез решаването на това уравнение в неговите елементарни антигравитационни решения. Тогава става възможно и интелигентно да се манипулира на едно много по-комплексно ниво изкуствено-генерирания етерен вортекс на летящата чиния, за да може тя не само да лети като планетите по една фиксирана орбита около Слънцето, но и да изпълнява всички останали маневри от висшия пилотаж и даже слаломи около същите тези планети, надлъж и нашир по цялата Слънчевата система до тука, 5.12.96.

2.4. Фундаменталната природа на взаимодействията на етерните циклонални вортекси.

Каква е наистина фундаменталната природа на тази антигравитационна сила, генерирана от антигравитационния двигател — от този генератор и интелигентен манипулатор на изкуствени етерни вортекси? Какво е естеството на различните взаимодействия на тези циклонални вортекси с гигантския етерен циклон на Земята, или с други подобни или различни сили в природата? На мен ми се струва, че този въпрос е също толкова безсмислен за нашето ниво на познание на Вселената, колкото и въпросът за фундаменталната природа на електричеството например.

В неявен вид отговорът на последния въпрос може да се намери между шестте хиляди страници контактьорски записки, които бяха

продиктувани през последните 20 години на швейцарския контактьор Едуард Били Майер от неговите извънземни учители от Плеядите. Те са му разказали например, че даже техните собствени инженери все още чувстват, че не знаят почти нищо за най-фундаменталната природа на електричеството. Въпреки тяхната ежедневна употреба на същото това електричество за машини на времето, за свръхсветлинни двигатели на техните гравитолети, за телепортация, за материализация на материя и предмети от физическия етер. Това са само малка част от тези „спонтанни чудеса“, които те могат да постигат чрез проста телепатична команда до техните бордови компютри, използувайки фундаменталните сили на електричеството и на природата на много по-дълбоко ниво от нас. Въпреки всичко това, те все още смятат, че не знаят почти нищо за най-дълбоката и фундаментална природа на електричеството (Майер, 75).

Много други духовни учители са забелязали, във великата Вселена изкачването нагоре по пътя на съвършенството на разбирането и опознаването на Мистериите на Природата е наистина безкрайно. Иначе можем ли само да си представим отегчението и скуката, когато най-накрая се изкачим там горе на върха, и се окаже, че по-нагоре няма нищо повече за откриване и покоряване.

Имам интуитивното чувство, че в нашата земна наука има само мъгляви „етикети“ и академични дефиниции за всяка една от променливите, участващи например в модерната теория на електромагнетизма, или пък в тази на гравитацията. Искам да подчертая, че в повечето случаи това са умишлено замъглени и кастрирани дефиниции. Това са мъгляви и размазани „етикети“, които са като черни кутии, прикриващи от нас почти безкрайния брой от още по-фини и напълно неизвестни нам по-дълбоки и по-вътрешни променливи. Те са скрити на едно по-високо йерархично ниво на организация на материята, скрити зад всяка една от нашите „фундаментални“ и „неделими“ физични величини-черни кутии. По същия начин те са скрити и зад нашите физични „константи“.

Модерната илюминирана академична физика използува константата g на земното гравитационно поле, за да контролира „спина“ (в модерния американски политически жаргон спин значи не само въртене, но също и дезинформация) и да фалшифицира уравнението на гравитацията, като „изземе“ от него извечния спин на етерните циклони на всички материални тела. Зад тази най-важна за нашите дискусии константа g, която е от същия този тип „черна кутия“, както и много от променливите споменати по-горе, са скрити

може би дузини, ако не и десетки по-висши и по-фини променливи, за много от които тайните общества все още не разрешават на нашата академична наука даже и да предполага за тяхното съществуване. До разбирането на много от останалите още по-вътрешни променливи сигурно ни делят хиляди или милиони години като интелектуална и социална еволюция на планетна цивилизация.

2.5. Антигравитационните двигатели като генератори на изкуствени етерни циклонални вихри.

От дълго разработваната от мен и докладвана на много конференции през последните 2 години обобщена теория на жироскопните антигравитационни двигатели следва простия извод, че те не представляват нищо повече от прозаични генератори на изкуствени етерни вортекси или като вортексори на физическия етер (Терз, V. 94). Нашата още по-опростена теория, изказана на езика на самообразовалите се „автомобилни механици“, не би нарекла тези антигравитационни двигатели с никакво по специално име от обикновени груби завихрящи бъркачки, или просто казано „валявици“ на физическия етер. Бъркачки-вортексори, които увличат, валят, завъртат и завихрят физическия етер, първоначално неподвижен в пространството вътре в кораба и около него, за да създадат изкуствения етерен циклонален вортекс на чинията. След това той взаимодейства с гигантския естествен етерен вортекс на планетата Земя, вихрещ се в противоположна посока, като два магнита с противоположни полюси, за да произведе магическата подемна сила на този ефект. Накрая ние тържествено и благоговейно залепваме на целия този елементарен физичен ефект съдържащия много мистика етикет „антигравитация“.

Антигравитационните двигатели са етерни вортексори, които използуват за създаването и поддържането на етерния циклонален вортекс материалното увличане на етера, упражнявано от всяка груба маса, която се движи или върти в него. Двигатели, които в своите механични конструкции не са по-комплицирани от другите техни въртящи се братовчеди — от бъркачките за вода — тоест от пералните машини. Особено от по-старите цилиндрични модели с капак отгоре и плосък пропелерен диск, въртящ се около вертикалната ос, в центъра на хоризонталното дъно на пералната камера на машината, които

завихрят водата в камерата в симетричен водовъртеж, жироскопиращ около вертикалната ос.

Единственото различие между етерните вихрови генератори на антигравитационните машини, и водовъртежните генератори на пералните машини е, че чиниите представляват просто топологично инвертирани отвътре навън, или просто казано обърнати наопаки и уголемени перални машини. Уголемени дотолкова, че „операторът-пилот“ да може да влезе и да се вози вътре в тях. Какво имам предвид? При домашните нелетящи перални машини операторът остава отвън до тях, докато забъркването и завихрянето на водата се провежда вътре в тях, в херметичната перална камера, зад плътно затворения люк-капак. При „летящите чинийни машини“ местата са разменени: операторът-пилот влиза и се затваря вътре в тях, в херметичната кабинна камера, докато забъркването и завихрянето на етера става отвън и около кабината, отново зад херметично затворения люк-врата.

Въпреки че звучи странно, ми се струва, че всяка инженерна цивилизация, която е в състояние да построи една перална машина, определено може да я уголеми по размер и използувайки същата технология, да построи и летяща чиния. Още повече, че теорията и за двете устройства е горе-долу идентична с „теорията“ необходима за построяването на една водна валявица.

Как става забъркването и завихрянето на етера вътре и около антигравитационния двигател? Както споменахме вече многократно, най-простото увличане, развъртане и завихряне на физическия етер се осъществява посредством неговото материално увличане от въртящите се тежки материални части на антигравитационния двигател, или даже от целия въртящ се корпус на чинията. Следващият по-ефективен начин за увличане на етера е използването на хибридното материално-полево увличане на „електромоторните“ антигравитационни двигатели. То позволява да се намали теглото на техните жироскопиращи маси — на контраротиращите ротор и „статор“, като това „намаление“ на способността им да завихрят етера се компенсира с по-големия размер на жироскопиращото поле, излизащо извън физическите очертания на двигателя и действащо като по-голямо по площ и по-ефективно „полево гребло“ или полева завихряща бъркачка на етера. Този лек полеви вортексор има пренебрежимо-малко тегло спрямо по-тежкия и чисто материален антигравитационен двигател със същата разбъркваща етера мощност. На последно място идва най-ефективния начин за увличане на етера — чистото полево увличане, което се получава чрез жироскопирането на бързооборотни, леки и с

по-голям диаметър (от този на чинията) полета, без обаче да участват никакви въртящи се материални части.

Всеки пилот на летяща чиния може да използува нейния антигравитационен двигател — този бордови генератор на изкуствения етерен циклонален вортекс, който преобразява тази създадена от човека машина в истинска планета в миниатюра, за да може тя да лети безпрепятствено през цялата наша Слънчева система с помощта на своя „бордови“ вортекс, използувайки могъщия слънчев вортекс като „опорна рамка“ за отблъскване или за привличане. По същия начин, по който го използуват и планетите, за да се въртят около Слънцето по своите постоянни орбити. Интелигентното управление и насочване на бордовия вортекс ни дава всичко, от което се нуждаем като подемна и двигателна сила, за да може нашият междузвезден гравитолет свободно да кръстосва по най-разнообразни орбити из цялата наша Слънчева система или дори Галактика.

2.6. „Голямата обединяваща GUT теория“ на жироскопната антигравитация.

И така, след толкова много описани левитиращи истории, защо да не се опитаме сега да ги обединим всичките и да изградим на тяхна база една стройна обща теория на жироскопната антигравитация? Имам предвид на едно забавно и популярно ниво разбира се. В научния доклад „Теория и практика на антигравитационните двигатели“, който прочетох през май 1994 г. пред академичната конференция в Ленинград на тема „Време, пространство и гравитация“, аз бях предложил за първи път в завършен вид моята GUT теория — моята „голяма обединяваща теория“ на антигравитационните жироскопни двигатели (Терз,V.94). В доклада направих преглед на многобройни секретни експерименти, продължаващи вече около 150 години, и проведени от частно-финансираните изследователски и развойни програми на тайните общества по Земята. Цялата информация за моите проучвания бях почерпил от редки литературни източници, които все пак бяха в „обществения домейн“ (или област) на информация, и съвсем не бяха секретни (Терз, V. 94).

Простото заключение в доклада е, че антигравитацията може да се постигне много лесно, без никакъв „извънземен“, „черномагьоснически“ или пък „научнофантастичен“ хардуеър. Обикновеното въртене около вертикалната ос намалява теглото на всяко въртящо се тяло, независимо от какво е направено то. На всяко едно банално тяло, а не само на тела, направени от екзотичния химически елемент с пореден номер 115 р.

За този тайнствен химически елемент се твърди, че е от извънземен произход, и е бил подхвърлен на американското правителство като технологичен подарък, по точно като технологичен излишък, от извънземната раса на „малките сиви“, за да могат американците да построят своя „първи“ антигравитационен двигател, копирайки го от чертежите на космическите кораби на своите учители. Всичко това се твърди в няколкото поръчкови, или дизайнерски „изтичания“ на информация до американската уфологична преса през последните две години, произлизащи от мистър Боб Лазар-инженер в американските секретни антигравитационни проекти. Той е бивш служител в

компанията EG&G и е работил в много секретен проект на военните в най-тайния американски изследователски център в „Областта-51“, „Area-51“, северозападно от Лас Вегас, щата Невада, където се извършва тайното сътрудничество и „кооперирание“ между американските военни и няколко различни извънземни раси (Лазар,93; Таф,95).

Въпреки тези умишлено подхвърлени на пресата откровения за извънземния произход на откритията по антигравитация, постигнати в тайните американски военни проекти в суперсекретната база в Невада, ако все пак се допитаме до старата провинциална американска фермерска мъдрост за истинската тайна на антигравитацията, ние ще видим, че за да победим земното притегляне, съвсем не се нуждаем от извънземната помощ, или даже от ключовия и астрономично скъп елемент с пореден номер 115 р. Не случайно физиците от тайните американски проекти на шега са му дали името „ънъбтейниъм“, Unobtainium, или елементът, който не може да се набави от никъде. Истинската тайна на летящите чинии е значително по-проста и достъпна на широките народни маси, отколкото умишлената димна завеса на това 115-то извънземно левитиращо чудо, и всеки фермер от Небраска например, със зачервения си от слънцето врат, би ни открил най-дълбоката народна мъдрост по въпроса за секрета на антигравитацията — както казват американците: „If you spin the hell out of it“ — „Ако развъртим едно тяло толкова бързо, че и дяволите да се разбягат от него, то ще се издигне във въздуха и ще отлети в небето. Даже ако това тяло е и една спечена на слънцето извинете, кравешка торта!“

На по-строг академичен език дефиницията за същото би била следната:

Антигравитацията като физическа величина е пропорционална на произведението на ротационния инерчен момент на жироскопиращото около вертикалната ос тяло и на неговата ъглова скорост. Или казано в по-прости термини — антигравитацията е пропорционална на произведението на масата на ротиращото тяло и на оборотите му в минута. В терминологията на омазаните с грес „самоуки механици“ — на произведението на маховичния момент и на оборотите на тялото.

След като развихме на едно популярно фермерско ниво нашата „Голяма обединяваща теория“ на жироскопните антигравитационни двигатели, и след като обобщихме това многообразие от различни модели на жироскопни антигравитационни двигатели или експерименти, които бяха анализирани до тук в предната глава, стана

възможно да отговорим заедно с читателите и на този древен и много фундаментален въпрос: „Как да построим по-съвършена летяща чиния?“

Ето го този безценен отговор: „Чрез преминаване от бавното въртене на «груби» маси (обикновено на целия масивен корпус на летателния апарат, заедно с двигателите и резервоарите за гориво, или само на периферните части от корпуса) — през междинното стъпало на едновременно въртене на по-малки маси и на по-големи и леки полета — към най-ефективните конструкции, основани на висококоскоростното въртене на фини енергийни или високочестотни полета около лекия стационарен неротиращ корпус на летателния апарат“. Това е пътят към построяването на леки, икономични, „солид стейт“ летящи чинии, които не използуват въртящи се тежки материални части в своите антигравитационни двигатели. Естествено е да няма ясно очертани граници между тези три категории, и в много от конструкциите да се използуват произволни комбинации и съчетания от тези преплитащи се три основни категории двигатели (Терз, V.94).

С други думи, запазвайки постоянно произведението на масата и честотата на въртене, ние можем да усъвършенстваме антигравитационния двигател като намаляваме теглото на въртящата се маса и същевременно повишаваме нейната ъглова скорост на ротация (нейните обороти), за да създадем летателен апарат с по-лек корпус. Или ако използваме още по-бързо въртящо се около кораба поле, можем още повече да намалим теглото му и да създадем в същото време един антигравитационен двигател напълно без движещи се и износващи се жироскопиращи части. Без лагери, гресиране, триене и бърза амортизация.

Разглеждайки природата на генерирането на антигравитационната подемна сила от тези двигатели, и изхождайки от резултатите на толкова много най-разнородни експерименти, описани в първа глава; а също и от казаното по-рано в точки 2.2 — 2.5. на настоящата глава става ясно, че разбирането на вортексното взаимодействие между два етерни вихъра — с различни или еднакви посоки на завихряне — би ни дало едно много по-дълбоко обяснение, на значително по-високо йерархично ниво на познаване на материята, на феномените не само на гравитационното притегляне, но и на антигравитационното отблъскване. Значи когато двата циклонални вортекса са разнопосочно завихрени и се привличат — ние имаме гравитация. Когато те са еднопосочно завихрени и се отблъскват — ние имаме антигравитация. Точно както привличането или отблъскването на два постоянни

магнита с разноименни или едноименни полюси. Колко просто наистина.

Така че, в зависимост от това в коя посока се върти нашата перална машина, извинете, нашия гравитолет, ние можем да го накараме или да губи теглото си и да се отблъсква от Земята; или обратното — да увеличи теглото си и даже да се „самозакопава“ в земята. Наистина, някои от антигравитационните експерименти, описани в предидущата глава, показват точно такова увеличаване на теглото, когато те се развъртат в обратната посока. Например експеримента на проф. Лейтуейт — при него теглото на двуосния жироскоп почти се удвоява (Терз, XI.93). Не само това, но в други описани в алтернативната преса експерименти, като тези на Джон Кили в Съединените Щати в края на миналия век, се говори че той експериментално е показал пред журналисти точно такова „самозакопаване“ на една голяма многотонна чугунена сфера чрез обръщането на поляритета на неговия акустичен джобен етерен вихров генератор. Докато преди това при правата полярност тя е левитирала свободно във въздуха.

В аналогия на етерните циклонални взаимодействия, и вертолетното витло взаимодейства с атмосферата, като се „завинтва“ нагоре в нея, използувайки енергията на двигателя за това, и издърпва и вертолета след себе си. Ако обаче витлото се завърти в обратната посока, тогава то би се „завинтило“ надолу и вместо да го дърпа нагоре, то би повлякло вертолета надолу и той би „натежал“ повече от своето нормално тегло. Така той ще започне да пада още по-бързо надолу, отколкото при свободно падане без допълнителна тяга.

Значи можем да използуваме метафората на вертолетния винт и неговото „завинтване“ нагоре в атмосферата, за да опишем взаимодействието на етерния циклонален „винт“ на чинията и неговото „завинтване“ в могъщия планетарен етерен вортекс на Земята. Това създава подемната сила, която ние наричаме антигравитация. За разлика от вертолета, който поради разреждането на земната атмосфера с набирането на височина едва ли би могъл да се издигне даже и до връх Еверест, камо ли да напусне атмосферата на Земята — за разлика от него антигравитационната чиния с нейния етерен вортекс може свободно да напусне Земната атмосфера, може се издигне до 100 км, до 1000 км, може да отиде даже и до Луната, поради значително по-големия размер на Земния етерен вортекс. Според книгата „Оаспи“ той се простира чак зад Луната, до т.н. „линия на Чинват“, и е около 4000 пъти по голям (или 400 хил. км спрямо 100 км) отколкото скромните размери на Земната атмосфера.

Докато планетите със своите константно-въртящи се етерни вихри се движат по постоянни орбити около Слънцето, като че ли техните вортексни генератори нямат лост за превключване на скоростите и имат само една единствена и непроменяема скорост на въртене, то чиниите-гравитолети се движат по най-разнообразни и неповтарящи се орбити и траектории, защото на вортексните им генератори може интелигентно да се променя и поляритета, и интензитета на въртене, и честотата, а също и много други още неизвестни на мен техни параметри. Така се получават не само красивите траектории на полетите и шеметните им движения по небето, но и многото други съпътстващи ги физически феномени като невидимост, телепортация, пътуване във времето или генериране на безплатна енергия, и какво ли не още.

2.7. Космическият индустриален шпионаж на тайните общества в Гравитационния спектър на вълните и програмата СЕТИ за „търсене“ на извънземен разум.

Тук е мястото да продължим с невероятната история за „летящата тревокосачка“, която разгледахме в предишната глава, в параграф 1.3. Това ще бъде едно малко развлекателно отклонение от нашите жироскопни истории. Защото тази случка разкрива толкова много от „стила и метода на работа“ на най-дълбоко засекретените американски подслушвателни служби, верни оръдия в ръцете на Илюминати зад тях. Служби, за които даже и шефът на ЦРУ може би няма достатъчно висок допуск, за да му разрешат да знае нещо за тях! И така, да видим точно какво се беше случило, и кой кого подслушва в цъфналата ръж?

В тази малко комична история разказахме за експеримента с медния диск, развъртян и откъснал се от вала на тревокосачката. Пред погледа на онемелия изобретател левитиращият диск се беше устремил и изчезнал безследно в небето, обвит в интензивното синкаво-виолетово сияние. Уплашеният експериментатор нито го чул, нито го видял повече. Но затова пък много скоро чул някой да тропа заплашително на вратата му.

Само няколко часа след безследното изчезване на неговата „летяща чиния“ се случило нещо още по-забележително. Най-неочаквано в къщата на нещастния механик нахълтали дебеловрати правителствени агенти. Разпитали го най-грубо и безцеремонно, с много заплахи към него и неговото семейство. Още от самото начало му казали, че знаели, че той е изпробвал нелегално някакво непозволено антигравитационно устройство. Тъй като това били „особено строго засекретени устройства“, за провеждането на каквито експерименти той нямал никакво разрешение, го грозяла голяма присъда. Но понеже агентите с решителни погледи все пак били интелигентни хора, защото носели черни очила, те великодушно му предложили една сделка. Вместо да го тикнат до живот в затвора, те поискали той да им предаде цялата си документация, чертежи, и разбира се завършените опитни образци. „Веднага, намясто!“ — изкомандвали те. Е, естествено, че без никаква парична компенсация. Какво било тяхното удивление обаче, когато

нещастният механик им показал косачката със счупения вал. Обяснил им, че това било всичко, с което разполагал.

Да хипотезираме какво се бе случило след изчезването на диска в небето. Малко вероятно е тайните радарни подслушвателни бази даже на Националната Агенция за Сигурност, National Security Agency, NSA, на тази значително по-секретна от ЦРУ разузнавателна централа, да са засекли дори със своите най-модерни радари почти мигновеното издигане на този „неидентифициран летящ обект“ с твърде малък радарен профил. За да са успели веднага да насочат техните „синеоки левенти“ към точните координати на мястото на изстрелването му. Та нали и десетки пъти по-големите по радарен профил, и много по-бавни от малкия половинметров диск едноместни моторизирани самолети-делтапланери изобщо не се засичат от радарите дори на една от най-големите и секретни авиобази в САЩ — военно-въздушната база Едуърдз в Калифорния. Както ми разказа инструкторът на такова частно делтапланерно училище, един ден той полетял от другия край на пистата директно срещу диспечерската кула на Едуърдз, и мощните радари на базата въобще не го засекли. Накрая единият от уплашените диспечери го видял да завива остро под самия му нос, за да не се сблъска с голямото стъкло на командната зала на върха на кулата.

Смятам за много по вероятно NSA да е засякла не с радари, а със своите детектори и подслушватели на гравитационни вълни антигравитационното излъчване от светкавично издигащия се малък диск. То е много по-мощно от неговия слаб отразен радарен сигнал. Така много по-точно те са триангулирали точката на старта на този подозрителен обект. Не трябва да забравяме, че гравитационните вълни се разпространяват не само мигновено, със скорост безкрайно по-голяма от тази на светлината, но те също се разпространяват и без затихване, без атенуация (Билек и Терз, IX.92). Така че и малкият половинметров антигравитационен диск би излъчил достатъчно мощен сигнал, за да може веднага да бъде безпогрешно засечен.

Току-що описаното тайно пеленговане с гравитационни вълни е нещо рутинно за специалните служби, въпреки че официалната американска тежкокалибрена академична физика от цитаделите на партийна линия на Илюминатите в областта на теоретичната физика — от Масачузетския и от Калифорнийския технологични институти — вече дълги години пуска „димна“ завеса, че на Земята още никой не е успял да регистрира гравитационни вълни. Поръчковото обяснение на учените-дезинформатори е, че такива вълни или не съществуват във Вселената, или са толкова маломощни, че за да могат все пак да се

приемат от огромния наземен детектор, който те искат да построят за целта, те трябва да бъдат излъчени от гигантски и бързо-движещи се маси. Едва ли не от две сблъскващи се черни дупки, или от колабиращи и имплодиращи супернови звезди. Това са събития толкова редки в Космоса, че могат да минат десетки години, преди този предлаган от тях нов „супердетектор“ на гравитационните вълни изобщо да успее да регистрира нещо. Защото аз лично предполагам, че той умишлено е изчислен и ще бъде конструиран в най-близкото бъдеще да не може да приема практически никакви гравитационни вълни.

И така в момента двата института са предложили само срещу 150 милиона долара от джоба на американския данъкоплатец да построят огромен детектор, с който да „докажат“ експериментално, че гравитационните вълни изобщо не съществуват. Или дори ако все пак съществуват, те са толкова редки и неконтролируеми в природата, излъчвани от такива колосални и неуправляеми природни явления-катастрофи, че практически е напълно невъзможно да бъдат използвани за нещо полезно от хората. Затова те биха били съвършено безполезни за целите на комуникацията, или за тези на радио-локацията, по-точно на гравито-локацията.

Тази новопредлагана поредна димна завеса на Илюминатите ще скрие точно толкова от истината за гравитационните вълни, колкото и програмата Аполо на НАСА ($30 млрд.) скри от истината за физико-климатичните условия на Луната (виж глава 6.9.), и наличието там не само на бази на десетки извънземни цивилизации, но и на почти всички земни суперсили. Скри от истината, че вече един век продължава трескавото усвояване на Луната от същите тези тайни земни общества.

Точно толкова ще скрие и пет пъти по-скъпия от програмата Аполо сегашен проект за „Картографиране на човешкия геном“, The Human Genome Project ($150 млрд.) от истината за човешкия генетичен код, и от факта, че вече почти един век продължават суперсекретните илюминатски генетични експерименти за хибридизация на хора с животни, за клониране на хора, за хибридизация на хора с извънземни и за създаването на суперчовека на Новия световен ред.

Точно толкова скри и стария вече един век експеримент на братята Майкълсън и Морли, на който се спряхме преди малко. Той „доказа“ пред световната научна общност несъществуването на физическия етер, скривайки по този начин истината за тайните частно-финансирани проекти по антигравитация, провеждани от много земни

тайни общества още от средата на миналия век, които използваха същия този „несъществуващ“ етер за създаването на основната подемна сила на своите антигравитационни двигатели.

Точно толкова ще скрие и новата програма СЕТИ (SETI) за търсене на извънземен разум във Вселената ($200 млн.) от факта, че от много столетия най-висшите ешелони на тайните земни общества не само са знаели за съществуването на многобройни извънземни цивилизации, не само са били в директен контакт с най-разнообразни извънземни раси, но най-важното — че самите тайни общества са били организирани преди хилядолетия на нашата планета като петата колона на същите тези извънземни интереси (главно от Тъмната страна на силата).

Като продължение на тази вековна традиция да се прикрива на всяка цена истината за окръжаващия ни Космос от „непосветените“ в секретите на тайните общества, за да се максимизира извлечената полза и изгода за техните тъмни цели; като достойно продължение на тази бляскава серия от поръчкови експерименти-димни завеси може да се прозре и истинската задкулисна цел на предлагания по-горе „детектор“ на гравитационни вълни. Като всички изброени току-що изтънчени академични димни завеси на Илюминатите, той също е предназначен не да търси истината във Вселената, а всячески да я потулва и потиска.

Вече половин век непосветената в илюминираните тайни академична общност търси братя по разум в Космоса в радиочестотния диапазон на електромагнитния спектър. Някой от учените почват да се съмняват, че това е най-удачната дължина на вълната за тази цел. Полека лека до тях се прокрадват и истории за тайните проекти на военните в областта на гравитационните комуникации. За да се парират всякакви самосиндикални опити на учените за изследвания в същата област спешно е нужна и димната завеса на „доказателството“, получено с новия гравитационен детектор, че гравитационните вълни въобще не съществуват във Вселената. Тази димна завеса ще прати господата непосветени учени да продължават все така упорито, както и досега, да „лаят на грешната порта“ на радиочестотните комуникации (както идиоматично се изразяват американците), за да могат Илюминатите през това време да продължават с пълна пара, прикрити зад тази димна завеса, своите много по-големи секретни програми на приемане на чужди извънземни съобщения от Космоса, но в съвсем друг честотен диапазон, с помощта на съвършено други излъчвания.

Какво имам предвид? Въпреки димната завеса със скъпия

гравитационен детектор, която трябва да убеди летаргичните световни академични среди, че практически е невъзможно да се уловят и приемат гравитационни вълни, а какво остава пък те да се модулират и използват за комуникации, въпреки това мненията между алтернативната и десидентска научна общност в Америка са, че службите на NSA не само ревностно слухтят, засичат и веднага разследват всяко ново изпробване от частни лица на неауторизирани антигравитационни устройства с техните свръхчувствителни портативни жироскопиращи гравитационни детектори, локатори и пеленгатори — не само това, но още по интересното е, че със същите тези евтини детектори те вече повече от 50 години „джентълменски“ подслушват много извънземни комуникационни съобщителни линии около нашата планета. Защото гравитационните вълни винаги са били единствените използувани във Вселената носещи честоти на тези мигновени съобщения.

Кой би използвал радиовълните (разпространяващи се едва със скоростта на светлината) за някакви сериозни космически комуникации, когато само до най-близката звезда на Барнард пращането на един въпрос и получаването на отговора ще трае 10 години. Даже и в рамките на нашата Слънчева система същото нещо до Плутон и обратно ще трае 10 часа, и никой не би чакал на телефонната слушалка по половин ден, докато получи отговор на своя въпрос. От единия край на галактиката до другия и обратно, от момента на запитването до получаването на отговора, ще минат само 300 хиляди години. Докато с мигновено разпространяващите се гравитационни вълни може да се води телефонен разговор с другия край на галактиката, без да се усеща никакво закъснение в слушалката.

И вместо да известят световната общественост за своите епохални открития на многоброен разум във Вселената, тайните служби на Илюминатите продължават методично да съставят своите обемисти досиета на подслушваните извънземни цивилизации. Подслушването става за целите на най-прозаичния междупланетен промишлен и политически шпионаж. Защото, с малко помощ разбира се от техните тъмни извънземни приятели, се записват и после разшифроват засечените високообемни многоканални „трънк линии“ за компресирани съобщения, използвани от всички чуждопланетни цивилизации около нас. Този промишлен шпионаж Илюминатите водят естествено и по поръчка на техните извънземни учители и господари от тъмната страна на силата, които се мъчат да разузнаят, да проникнат, и да подриват останалите мирни и по-напреднали

цивилизации около Земята, принадлежащи към „светлата страна на силата“. За това бъдещо покоряване именно се съставят и въпросните извънземни досиета.

В същото това време само „разсеяните“ земни учени-мечтатели (а някои от тях може би и щатни дезинформатори?) от програмата СЕТИ (SETI — Search for Extraterrestrial Intelligence), или „Търсене на извънземен разум“, начело с най-големия „мечтател“ (или главния промивач и масажист на мозъци?) проф. Карл Сейгън от Масачузетския технологически институт; само тези платени пропагандисти на официалната илюминатската версия за липсата на разум във Вселената все още се надяват да открият някого в Космоса, изпращайки обикновени радиовълни натам, и очаквайки да получат отговор обратно насам, кой знае след колко години, използвайки за целта един допотопен радиочестотен диапазон, който никоя извънземна цивилизация не използва и никога не е използвала за комуникации в Космоса.

Този факт е много добре известен на същите земни тайни общества, финансиращи задкулисно цялата димна завеса на програмата SETI, след техните продължили много векове ежедневни контакти и обмяна на информация с многобройни извънземни цивилизации. Тези срещи се провеждат в най-директния възможен пряк контакт по системата „очи в очи“, в изобилните частни подземни супер-секретни изследователски бази-градове в САЩ и в други страни.

Какво бихме могли да кажем за самия предводител на цялото това „замечтано и разсеяно“ академично дворянство — за проф. Карл Сейгън. Едно е сигурно — че той не може да е повърхностен като интелект или неквалифициран като специалист — такива хора в МТИ просто няма. Най-вероятно е като предводител на своите замечтани последователи-„фундаменталисти“ той да е един илюминатски агент и пропагандист от много висок ранг. Какви са моите основания за тези твърде сериозни подозрения към това светило на американската и световна академична мисъл?

Много прости и директни наистина. Не само, че в американския научен ъндърграунд се носят непотвърдени мнения за използването отчастни подслушвателни служби на жироскопни гравитационни детектори за подслушването на многобройни извънземни съобщения в необятния гравитационен спектър на излъчване, но напоследък вече и в научнопопулярната световна литература почват да се прокрадват съобщения за конструирането от частни лица на такива портативни

настолни гравитационни предаватели и приемници, тоест модулатори и демодулатори на гравитационни вълни, които могат да пренасят по този начин съобщения: телефонни разговори, телевизионни канали или компресирани компютърни пакети информация. И най-важното — които могат евтино да се използват за откриването на разум във Вселената.

Руският физик инж. Спартак Поляков е публикувал преди осем години в своята книга „Въведение в експерименталната гравитоника“ не само теорията на гравитационните вълни и на тяхното излъчване, приемане и модулация, но е дал чертежи и снимки от етапите на построяването на неговия настолен жироскопен електромагнитен „гравитрон“, или гравитационен приемо-предавател (Поляков, 89). Аз лично го видях и фотографирах при моето посещение в неговата лаборатория край Москва. Това уникално съобщение продължава да бъде игнорирано вече осем години от „разсеяния“ Карл и от неговите замечтани последователи по целия свят, тъй като явно противоречи на партийната линия за момента относно извънземния разум.

Освен гравитрона на инж. Поляков, който разгледах, академик Акимов ми показа в своята лаборатория и нещо още по-невероятно — още по-компактни портативни приемо-предаватели на торсионни (или вортексни) полета, които също се разпространяват с почти безкрайно-големи скорости, значително по-бързи от скоростта на светлината. (Терз и Акимов, VI.94). Той беше така любезен да ми даде за моята бъдеща книга и фотографии от тези генератори. Торсионните вълни, открити от хората на академик Акимов, представляват едно обобщение, един по-общ случай на различните видове известни или почти известни вече на науката възбуждения на физическия вакуум, като електромагнитните вълни, електростатичното поле, или даже като гравитационното поле. Дори гравитационните вълни и полета се явяват само като един малък частен случай на значително по-разнообразните и всеобхващащи торсионни вълни и полета.

Което на прост език значи, че вече в самиздатските репринти на бившите тайни руски военни институти, които свободно се разпространяват из Русия от повече от 5 години, се съобщава и за изпробването на следващото поколение на космична комуникационна техника, основана не на гравитационни, а на още по-бързите торсионни вълни. Те ще позволят моментални комуникации не само в рамките на нашата галактика, както с гравитационните вълни, но и в рамките на цялата Вселена.

Ето защо е непростимо за учен с толкова високопоставен научен

пост и голям международен престиж като този на „разсеяния“ Карл, да не е свършил „домашната си работа“ и да не се е запознал с публикациите в световния академичен печат по темата, за която се изказва като глобален експерт. Още повече имайки зад гърба си могъщите и безплатни информационни и преводачески служби по печата към ЦРУ, които безплатно събират, превеждат, класифицират, индексират и информират съответните американски служби и институти дори и за най-незначителното и незабележително руско научно откритие, като донасят до бюрото на заинтересуваната инстанция копието на перфектно преведената на английски статия! А какво остава за такива епохални и стратегически-важни открития като тези на групите на Поляков и Акимов. Само с едно телефонно обаждане „замечтаният“ Карл би имал на бюрото си цялата преведена купчина от публикации на двамата руснаци, и то безплатно.

Най-вероятното обяснение за поведението на „разсеяния“ Карл е възможността той да е един илюминатски агент от много висок, може би даже от най-високия възможен ранг — да е член вероятно на тайното американско илюминатско „политбюро“, на т.н. комитет на „Величествените 12“ (Majestic-12, MJ-12). Също както неговия предтеча — световно-известният Харвардски астроном, проф. Доналд Менцел. Той беше автор на много документални книги, развенчаващи хипотезата за съществуването на живот извън Земята, „доказващи“ несъществуването на НЛО и дискредитиращи всички онези изследователи, занимаващи се с тяхното изследване. Двуликият Доналд, за когото се оказа чак след смъртта му, от умишлено „изтечени“ и подхвърлени на пресата официални правителствени секретни документи, че е бил един от 12-те членове на тайния комитет MJ-12 (Купър, 93). Комитета, на чиито заседания според мнението в американската десидентска научна общност винаги има запазени няколко централни стола за постоянните представители и „имперски проконсули“ на извънземните раси от Империята на космозлото, които лично присъствуват на по-важните негови заседания. Твърде вероятно е след смъртта на проф. Менцел, този ключов за Илюминатите агент-дезинформатор в областта на уфологията, неговото овакантено място да е било попълнено от младия и амбициозен Карл.

Както наскоро обаче беше разкрито сред американските уфологични среди от един от най-добрите конспиратолози в Америка — от м-р Бил Купър — в неговата книга „Погледнете бледия конник“ (’93) (единия от четирите конника на Апокалипсиса — б.а.), този комитет е известен още и под името „Маджик-12“ — или

„Магия-12“. Което пък, познавайки целия съвременен Вашингтонски задкулисен политически живот (виж моя двудневен семинар „Новият световен ред“), най-вероятно е съкратено от „Блек Маджик-12“ — от „Черна магия — 12“. Възможно е този комитет да е американския аналог на тайното немско общество Черното слънце, най-дълбоко законспирирано вътре в СС. То е било съставено от дванадесет черномагьосника-сатанисти, които са „заседавали“ в подземието-олтар на крепостта Вевелсбург, седящи на дванадесетте каменни трона. От там те са вземали най-важните решения от икономическо, политическо, културно и духовно естество в Третия райх. Те дефакто са били тайното сатанистко „политбюро“, управлявало задкулисно нацистка Германия по партитурите на същите извънземни духовни учители и водачи от Тъмната страна на силата, както и сегашните американски тайни общества начело с Илюминатите.

Или казано по български, към проф. Сейгън вероятно би трябвало да се обръщаме с пълната му титла на Лауреат на най-високите масонски награди, три пъти Носителя на ордена „Червения щит на труда“, на Члена на Политбюрото от 12-те черномагьосници, които управляват задкулисно американската, а от там и световната наука.

Целият този водевил за търсенето на извънземен разум от официалните представители на американската наука ми звучи почти като програмата SETI на някое примитивно амазонско племе, което си е построило от подръчни материали сред тропическата дъждовна гора своя главен проект на века — първия за цялата джунгла „радиоприемник“. За да чуе с него предаванията директно от БиБиСи от Лондон за европейското футболно първенство. Този приемник, това чудо на първобитно-общинната техника, представлява една гигантска 20 метрова фуния от палмови листа, построена между огромните дървета в джунглата. Нещо като фуниите на първите грамофони с пружина, но увеличена десетки пъти. Завършваща накрая с медицинските слушалки на безследно-изчезналия наскоро лекар-мисионер. Слушалките тържествено са забучени в ушите на племенния шаман, и по неговите команди цялото племе започва бавно да мести отвора на фунията от палмови листа, мъчейки се да я насочи право към Лондон, за да чуе с нея директно от Англия гласа на говорителя на БиБиСи.

Точно колкото диваците могат да чуят с тази фуния, с този примитивен „детектор“ в акустическия диапазон на трептене, радиовълните с гласа на говорителя на лондонската радиостанция, излъчвани в значително по-високия като честота на трептене и

различен като поле радио-честотен диапазон — точно толкова биха могли и „разсеяният“ Карл и неговото племе от „замечтани“ фундаменталисти-последователи от програмата SETI да чуят със своя примитивен детектор в радиочестотния диапазон регулярните съобщения на безбройните извънземни раси, излъчвани в значително по-високия и различен като поле гравитационен диапазон.

Но стига иронии с „разсеяния“ Карл. Дано обаче по-бързо да разбере, че преднамереното мамене на цяла планетна цивилизация е огромен кармичен грях, който след това ще трябва да се изплаща в десетки следващи превъплъщения. Най-вероятно все в роли като тази на „разсеяния“ главен глупак в комедийния анимационен сериал на Доньо Донев „Трите глупаци“.

2.8. Една осветляваща ода за комрид Нютон, за този гравитиращ към бездната гении на гравитацията.

Докато дискутирахме в предишната глава многобройните уникални антигравитационни двигатели, все по-често появяващи се сред грубоватите творения на „дебелоглавите самоуки механици“, ние забелязахме една странна закономерност. За кой ли път вече видяхме, че те се издигат не само там, където съвсем не е позволено, но освен това, о-о-о анатема, сами си генерират и необходимата енергия за техния полет като я засмукват от физическия вакуум.

За кой ли път вече поради тази причина виждаме да се сгромолясва основния постулат на официалната партийно-линейна академична физика за невъзможността да се построи перпетуум-мобиле, или вечен двигател (Терз и Кели, IX.92). В същото време „голямата наука“, отричаща с лека ръка такива съобщения, винаги е била финансирана задкулисно, още от времето на Нютон, от тайните общества и от банкерските фамилии зад тях, притежаващи в момента световния монопол на енергийните компании! За да можем да разберем алергичното отношение на съвременните академични среди към антигравитацията и към безплатната енергия, трябва май да започнем от самото начало — от Нютоновата теория на гравитацията. Но от коя именно от двете негови теории?

И каква връзка има това с моята употреба на тоталитарното обръщение „другарю“ към може би най-великия физик на всички времена? Какво бихме могли да кажем за Сър Исак Нютон, за този

гении на гравитацията и на толкова още много други отрасли на физиката и математиката, което би осветило неговата ключова и пионерна роля в потулването и кастрирането на истинската теория на гравитацията. По сведенията на много извънземни контактьори, не само Нютон, но и десетки други велики учени от последните няколко века са били контактирани телепатично в техните сънища (без да го съзнават в повечето от случаите) от много извънземни учени и учители, които са им прехвърляли наготово в главата идеи за открития, изобретения, и даже цели нови науки и клонове на познанието (Майер, 75). Аз нямам ни най-малкото съмнение, че Нютон е бил техния най-добър ученик на Земята, чак до появата на Тесла в края на миналия век. И двамата са виждали в сънищата си своите нови творения, закони и открития.

Но освен да служи на силите на прогреса, комрид Нютон (другар на английски) беше здраво оплетен и теглен надолу към бездната от силите на мрака. Комрид Нютон не само беше концентрирал в ръцете си цялата абсолютна научна власт по своето време — от 1703 г. той е президент на Лондонското кралско (научно) общество, съставено почти 100% от учени-масони от най-висш ранг, но беше също така и ковчежника на британската корона — от 1699 г. той е директор на Кралския монетен двор, който от векове е бил в ръцете на крупните банкерски фамилии. Освен това, и най-важното за нашата дискусия, по сведения на петербургски учени-дисиденти и вероятно членове на тамошната масонска ложа — по своето време Нютон беше и великия дякон, извинете, великия дракон от най-високия 33 ранг, той беше „генералния секретар“ и предводител на цялото английско масонство. В алегоричните християнски картини за сразяването на дракона от Свети Георги същите тези идеи за вечната борба между доброто и злото, за съперничеството между различните Вселенски йерархии на светлината и на мрака, са отразени по доста прост и разбираем за масите начин.

Тъй като не само обръщението „другарю“, но и цялата тоталитарна фразеология, философия и идеология на комунизма е дошла дословно преписана от илюминато-масонската философия, аз мисля, че комрид Исак само би се гордял в гроба от това обръщение. Още повече, че на много от надгробните плочи на толкова високопоставени масонски братя от 33 ранг, а също и на рицари-темплиери, съвсем победоносно е издълбана емблемата на техния ранг — емблемата на черепа с кръстосаните кости — на тази смразяваща кръвта емблема на нацисткия СС — друго творение на същата тази задкулисна

Илюминато-масонска философия.

Векове наред това е била и емблемата на световното пиратство, а също и ритуалния символ на сатанистките жертвоприношения. Много по-рано и от появяването на земната цивилизация това е бил сигурно един от символите на Черната космическа армада от извънземни раси, служещи на Тъмната страна на силата, и на контролиращата ги от по-високите вселенски нива Ариманска йерархия на Космозлото.

В последните няколко години проведох много частни разговори с д-р Ал Билек и с д-р Кларк (псевдоним) — двама учени-дисиденти в САЩ, както акад. Сахаров беше в Русия. Те са работили рамо до рамо със съвременните еквиваленти на Нютон в американската наука, като Тесла и Айнщайн. Имали са щастието да се докоснат до скритата вътрешната версия на съвременната наука, участвайки в най-фантастичните частни открития на нашия век — в телепортационните и хронокоридорните вселенски изследователски програми на Филаделфийския и Монтокски проекти.

Също така по време на моето посещение в Москва и Ленинград през 1994 г. имах и много незабравими частни беседи с най-видни руски учени-дисиденти. Те ми отвориха очите за това, чии интереси в науката потайният Исак е защитавал от висотата на абсолютната си финансова, научна и подмолно-политическа власт.

Според тези учени-дисиденти от Русия и от САЩ Нютон — този лукав гении на окултните познания — затвърдява многовековната традиция на посветения херметичен и окултен научен елит на планетата да се създават едновременно две физики, две науки, две версии на всичко, което се открива от техните посветени членове. Именно великият гении на Нютон, за съжаление поставен в услугите на Тъмната и лукава страна на силата, създава по тяхно мнение съвременната академична и двойно кастрирана „ширпотребна“ теория на гравитацията с лявата ръка, докато задкулисно с дясната той създава истинската тайна теория на гравитационните взаимодействия.

Точно тази „вътрешна“ версия на гравитационните закони позволява по-късно на тайните общества безпрепятствено и монополно да експериментират (вече повече от 150 години) с антигравитационни устройства или с двигатели от типа перпетуум-мобиле. В най-примитивния си вид тези двигатели не са нищо повече от конвертори на безплатната и безплатна гравитационна енергия на Земята в механична работа. Безплатна механична работа — като работата, нужна за издигането на същата тази епохална Нютонова ябълка нагоре срещу силата на земното привличане, използвайки за това безплатната

енергия на земната гравитация.

Според тези американски и руски учени-дисиденти именно лукавият Исак с лека ръка постулира „несъществуването“ на цялата безкрайна Вселенска гравитационна енергийна мрежа, която снабдява и Слънцето, и Земята, с нужната им за техния полет в космическия простор огромна гравитационна енергия. Нали именно Нютон постулира, че движението на Земята по нейната орбита около Слънцето е едно вечно движение по инерция, което не се нуждае от никакво постоянно външно захранване с гравитационна енергия.

А в действителност, освен гравитационната енергийна мрежа, захранваща всички звезди и планети в една галактика например, във Вселената съществуват още десетки други видове енергийни мрежи, доставящи и разпределящи най-различни мощни потоци от още по-висши енергии, които захранват цялото това величествено божествено творение с безплатна, неограничена и неизчерпаема енергия. Да повторим още един път тука: потоци, основани на най-различни видове нови, неизвестни и неоткрити досега фундаментални физични взаимодействия, за които нашата официална академична наука си няма и понятие. Като например тридесетте! фундаментални физични взаимодействия, за които се говори в откровенията на книгата „Урантия“ (1955), в статиите, предназначени за земните физици-теоретици.

2.9. Безплатната енергия, вечното въртене на Земята и вечните двигатели.

От една страна вече многократно споменавахме частни разработки на конвертори на безплатната гравитационна енергия, от друга страна се запознахме с „официалното научно мнение“, постулирано още от времето на Нютон, че безплатната гравитационна енергия въобще не съществува. Нека все пак да се опитаме да оборим академичната позиция относно двигателите на перпетуум-мобиле със собствените аргументи на официалната физика. Нека да се опитаме да обясним, защо основният постулат на официалната академична физика за невъзможността да се построи перпетуум-мобиле, или вечен двигател (Терз и Кели, IX.92), не се нарушава от многобройните успешно изпробвани двигатели на безплатна енергия, а се потвърждава още един път от тях по най-блестящ начин.

Да, разбира се, че законът за запазването на енергията е абсолютно и желязно валиден! Но сляпо и религиозно-вярващите в него академични „фундаменталисти“, които го защитават вече повече от век, може би отдавна са забравили само за една малка, но критична подробност — че той е валиден само за една затворена и много добре изолирана система. Освен това логически той е валиден само за типовете енергии, които науката е открила, познава и използва. Какво остава тогава за всички останали и неоткрити още от физиката десетки видове по-висши Вселенски енергии и физически взаимодействия, които изобщо не се отчитат при отхвърлянето априори на всички експерименти с перпетуум-мобиле, в много от които се оползотворяват именно такива по-висши енергии.

Да оставим, че такава затворена и абсолютно-изолирана система практически не е възможно да се построи никъде във Вселената, освен единствено може би в дебелите непроницаеми глави на академичните физици. Защото гравитационните вълни са само едни от многобройните, все още „не открити“ от официалната наука възбуждения на физическия вакуум, които преминават свободно, директно, транзитно и безпрепятствено през всяко материално тяло в Космоса, независимо колко голямо е то. Или колко дебелоглаво е то. Свободно преминавайки през всяка наша „изолирана система“, такива вълни могат да напомпват или да изпомпват от нея всякакви

количества енергия, които ние можем да преобърнем в полезна механична работа, ако притежавахме съответния конвертор за тази енергия. Този конвертор по общоприетите дефиниции на академичната физика не би трябвало да се нарича с никакво друго име освен двигател на перпетуум-мобиле!

Безплатна енергия, която послушно и желязно се подчинява на закона за нейното запазване и съхранение, и все пак никога не може да бъде изчерпана — защото ние сме забравили да вземем в предвид „невидимия канал“, по който тя се доставя „нелегално и подмолно“ в нашата така добре „изолирана система“. Точно както добре изолираната за нови външни влияния система на академичната физика, която през цялото това време изобщо не е доказала, че пространството около успешно-изпробваните от десетки самоуки изобретатели генератори на безплатна енергия, или още повече около свободно-летящите из космоса антигравитационни чинии, захранвани по същия принцип; е „затворено и изолирано“, и е лишено от много и различни видове мощни и неизчерпаеми Вселенски енергийни потоци?

Кой от академичните физици е „заповядал“, че пространството около свободно-летящите из космоса чинии, потопено в многоизмерната и взаимосвързана Вселена, е напълно лишено от тези вездесъщи енергийни потоци, които захранват цялото това величествено творение с безплатна, неограничена и неизчерпаема енергия. Потоци, основани на най-различни видове нови, неизвестни и неоткрити досега фундаментални физични взаимодействия, за които нашата официална академична наука си няма и понятие. Както споменахме преди малко, като тридесетте! фундаментални физични взаимодействия, за които се говори в откровенията на книгата „Урантия“, в статиите в нея, предназначени за земните теоретични физици (Урантия, 1955).

И съвсем не са само „шизофреничните откровенчески фантасмагории“ на книги като Урантия, които подкрепят тезата за огромната и неизчерпаема енергия, която се крие в измеренията на физическия вакуум, намиращи се в непосредствено съседство с нашата физическа реалност. В частно десетчасово интервю с мен през юни 1994 г. един от най-големите руски физици и военни учени в момента — академик Анатолий Акимов — спомена, че докато енергоемкостта на химическите горива се измерва със скромната цифра от само 103–4 джаула на кубически сантиметър гориво, а на атомните горива тя се изчислява на 109–11 дж/см^2, то енергоемкостта на физическия вакуум се изчислява в момента в тайните руски военни

физически проекти на 1090–95 дж/см^2. Или единица с 90–95 нули след себе си. Това е не само една практически неизчерпаема енергия. Това е една гигантска и страшна енергия, която е около 1 с 80 нули пъти по-голяма и унищожителна от атомната енергия и от енергията, отделяна в глъбините на Слънцето (Терз и Акимов, VI. 94).

Слава богу наистина, че откритите досега генератори на безплатна енергия имат наистина такива малки КПД-та, едва-едва надвишаващи 100-те процента (става дума не за термодинамичното КПД, а за съотношението между консумираната от конвертора външна възбуждаща енергия и произведената (или конвертираната) от него безплатна енергия, което винаги е по-голямо от единица)! Защото можем ли само да си представим, каква би била монументалната и ослепителна експлозия, която би придружила включването и самоизпепеляването на такъв генератор, с КПД не даже от десетки, а само от 3-4-5 порядъка пъти по-голям от единица — тоест на генератор с КПД не даже от квадрилиони и трилиони пъти по-голям от единица, а само от хиляди до стотици хиляди пъти по-голям от единица. Генератор-конвертор, способен да изсмуче от физическия вакуум енергия, значително по-мощна от една атомна експлозия, да я преобърне в светлина и топлина и да я „сервира“ в средата на Вашата подредена лаборатория.

Преди 3 години стана голяма експлозия в една от лабораториите на комплекса в Лорънс Ливърмор край Сан Франциско, с една жертва и няколко ранени. Това са суперсекретните ядрени лаборатории на Пентагона, изработващи например ядрените заряди за бойните глави на всички американски стратегически ракети. Пресата естествено бръмна от интерес — може би нов Чернобил или Три Маил Айлънд (американският еквивалент на руската централа, където също стана стапяне на ядрения реактор). Още по-естествено военните пуснаха димната завеса, че бил избухнал някакъв обикновен трансформатор за високо напрежение. Та градът е само на 15 мин. път с кола от лабораторния комплекс — какво друго биха казали. С това цялата история щеше бързо да бъде забравена.

Така се случи обаче, че имам близък познат българин от източния бряг, който вече дълги години чете лекции там в един колеж, и работи в областта на студения термоядрен синтез. Публикувал е много статии по въпроса в най-тежките академични списания, познава лично всички изследователи в тази област, работил е като гостуващ учен в лабораториите на не малко от тях, и е в смъртна хватка с маститите корифеи и капацитети от Калтек и МТИ, от които тръгнаха и първите

големи скалъпени по поръчка статии срещу тази технология. Та той лично ми каза, че причината за тази голяма експлозия, разрушила цялата лаборатория, е била новата експериментална клетка за студен термоядрен синтез, която избухва поради необясним пик в енергията, отделяна в нея (Нонински, 95).

Да се върнем отново на антигравитационните двигатели. Най-комичното тук е, че колкото по-бързо се върти един антигравитационен двигател, работещ също и като генератор на безплатна енергия, и съответно колкото по-бързо лети из Космоса тази чиния, не само че тя няма да изпитва засилващ се недостиг на енергия за своя полет, но точно обратното — толкова по-ефективно ще работи нейният генератор на безплатна енергия. Защото — да употребим тук един разбираем израз от училищната физика — ще се увеличава броят на „силовите линии“ на тези полета, които генераторът/двигател ще пресича със своите намотки за единица време, по време на своя светкавичен полет. Заради това толкова по голяма ще е опасността от стапянето и изпепеляването на целия гравитолет от лавината от безплатна енергия, изведнъж нахлула в него от физическия вакуум. Според контактьора Били Майер, силовите защитни полета на Плеядинските свръхсветлинни кораби-звездолети, летящи из цялата Вселена с безплатна енергия, се използват не толкова да ги защитават от неприятелски нападения, колкото да пазят техния кораб именно от такова мигновено изпаряване под натиска на напиращата върху него от всички посоки Вселенска безплатна енергия, когато той лети с около-светлинна скорост; и най-вече когато прескача от нашето нормално 3+1 мерно пространство в безмерното хи/е0е0.120-12 над него.

Освен в „политически-коректните“ планове на глобалните енергийни и банкерски картели за развитието на земната енергетика през следващите Илюминатски „петилетки“, ми се струва, че май никъде другаде във Вселената, освен на Земята, не съществува енергийна криза. Та в Космоса има толкова много лесно-достъпна и безплатна енергия, че наистина съществува опасността цялата Вселена да се спука един ден по шевовете от тази напираща и неизползувана безплатна енергия.

В България вече и лудите разбраха, че ако в пустинята Сахара победи Илюминато-масонската социалистическа революция, то там много скоро ще бъде изпитана остра криза за пясък. Но тъй като в Америка все още не са се опарили от социализма, там май още никой не знае, че когато в цялата Вселена победи Илюминато-ариманската революция (Щайнер, 38), ако бялото братство разреши това да се

случи разбира се, то тогава в целия Космос ще се забележи изключително остра криза за енергия. Скромната земна енергийна „криза“ е само малка репетицийка и подготовка за най-голямата вселенска енергийна криза, подготвяна за бъдещите хилядолетия от Черната армада на Империята на космозлото. Тази криза ще стане и най-голямата златна жътва, подготвяна от земните банкери, стоящи зад тези перманентни оркестрирани „кризи“ и „революции“. Стига, разбира се, бялото братство да продължава да спи и да не прави нищо по въпроса.

Въпреки цялата тази оркестрирана пропагандна кампания от пазителите на партийната академична линия, че овладяването на антигравитацията като физично явление е също такава утопия, както построяването на генератор на безплатна енергия, или на машина на времето; въпреки всичко това се оказва, че за Империята на космозлото във Вселената една беда не идва сама. Не стига, че толкова много досадни изобретатели бомбардират позициите на академичните корифеи със своите открития, но за управляващия елит се откроява и нещо още по-страшно. Досега от толкова много несвързани експерименти, разхвърляни по целия свят, се оказва, че хардуерът, необходим за постигането на която и да е от тези три цели; или за постигането едновременно на всички тях е почти напълно идентичен и взаимозаменяем.

Тоест за покоряването на „светата троица“ на постулираната физична невъзможност — ако мога така да нарека построяването на машина на времето, на гравитолет и на генератор на безплатна енергия — е необходим един и същ хардуеър. Така че с устройство, построено за постигането на която и да е от тези три цели, могат лесно да се постигнат и останалите две — или само с един шут да й се забият едновременно три гола и на трите врати, които Империята на космозлото така ревностно е пазила от непосветените академични физици през последните 100 години.

Както споменахме в предишната глава, не само Джон Сърл в Англия, но и Виктор Шаубергер в Австрия, който също бе тръгнал да търси безплатната енергия, най-неочаквано се „спъна“ в антигравитацията. И двамата я откриват по подобен начин — съвсем неочаквано за тях, така да се каже — без да искат. В един хубав ден генераторите на безплатна енергия и на двамата изведнъж започват по необясними причини да левитират (Александер,89; Шаубергер,96). Всичко това доказва на практика горната хипотеза, че с един и същи хардуер може да се построи и антигравитационен двигател, и двигател

на безплатна енергия.

Или пък изобретателите на откъсналите се от своето захранване и загубилите се в небето чинии, които мълниеносно са прозрели, че такава устремена вироглавост от страна на техните творения може да се обясни само ако се приеме, че те изведнъж са почнали да работят като генератори на безплатна енергия, включвайки се резонансно и вртеливо във вортексните енергийни канали на Вселената.

През 20-те години в Германия д-р Хайнрих О. Шуман тръгва от обратния склон да щурмува върха на същата „света троица“ на физичната невъзможност, като първо построява в заводите на Месершмит една три-жироскопна контраротираща машина на времето за тайното немско общество Врил. Не само че се поразходил напред-назад из земната история, но без да иска, д-р Шуман също се натъкнал на антигравитацията. Един ден се оказало, че при определени обороти на контражироскопиращите маховици (с диаметри от 8, 7 и 6,5 м), неговата машина на времето изведнъж започнала спонтанно да левитира (ТХГ, 1993). Опитите на д-р Шуман пък експериментално доказват втората половина от горната хипотеза, че с един и същи хардуер може да се построи и антигравитационен двигател, и машина на времето. По късно великият откривател доразвива своята машина на времето и построява на нейна база двуроторните контражироскопиращи електрогравитационни двигатели, изработени като плоски дискообразни електромотори. Те работят с безплатна енергия и са вградени в едноместните изтребители-прехващачи от серията Vril, частно-построени през 30-те и 40-те години на този век в заводите на Вили Месершмит от тайното общество Врил. Тази взаимозаменяемост между трите физически феномена ще обсъдим още по-подробно във втори том на тази книга.

И така, какво се оказва в крайна сметка. Не беше ли Галилей този, който се беше провикнал пророчески на излизане от съда на Инквизицията: „И все пак тя се върти!“ Тук аз бих продължил неговите думи: „И все пак Земята се върти, носена и тласкана от могъщата, неограничената и неизчерпаема гравитационна енергия, идваща безплатно до нея от Слънцето!“ Земята ще продължава да се върти дотогава, докато тази енергия не престане да тече безплатно към нея. Който открие тайната как да се включи резонансно към тази могъща Вселенска гравитационна енергийна мрежа, той никога не ще познае какво е това енергийна криза. Тази междугалактична енергийна мрежа е описана с големи подробности в книгата Урантия (1955). Докато Земята продължава да се върти, всички машини и превозни

средства върху нея ще могат да се въртят и работят съвършено безплатно, използвайки този водопад, този потоп от безплатна гравитационна енергия, който се излива откакто свят светува върху нашата планета (Стивънс, В., 1985).

Какво значи безплатна енергия? Терминът идва от английското free energy, или безплатна, доставена от природата енергия, за която не трябва да се плаща нищо. Слънчевата енергия, директно оползотворявана чрез слънчеви електрически или термални батерии, или чрез нейните следствия — като енергията на падащата вода; или пък енергията на най-различни температурни разлики в природата, породени от слънцето, е пример за такава безплатна енергия.

Нали сам великият Никола Тесла е бил изгонен от физическия факултет на един от университетите, който той посещавал, след като предложил на професора си да построи перпетуум-мобиле — да закачи електрически генератор на вала на водна турбина, сложена под струята на падащата от високо безплатна вода. (До тогава генераторите са били задвижвани само от парни машини, изгаряйки скъпи въглища или дърва за целта.) Въпреки необоримото мнение на академичните среди в края на миналия век, че според законите на физиката построяването на перпетуум-мобиле е невъзможно, Тесла построява само след броени години първата промишлена водноелектрическа централа в света на Ниагарския водопад, и по този начин подарява на нашата цивилизация един от най-големите подаръци — безплатната електрическа енергия, получавана от падащата вода. Всякакви системи от вятърни или морски вълнови генератори на ток са още един пример за превръщането на безплатната енергия на Слънцето, посредством вятърната енергия, в електричество.

Друг пример за безплатна енергия е гравитационната енергия. Приливно-отливните бентови електроцентрали, построени във Франция и Япония, са още един пример за нещо, което партийно-линейната физика винаги е твърдяла, че е невъзможно — построяването на перпетуум-мобиле. Този път се конвертира в електрическа практически неизчерпаемата гравитационна енергия на системата Земя-Луна, чрез посредничеството на приливната енергия на моретата и океаните. Конверторът на Ханс Колер пък превръща Земната гравитационна енергия директно в електричество, чрез посредничеството на Шумановия геомагнитен резонанс, и на приливите и отливите на Земното магнитно поле. Водната имплозивна вортексна турбина на Виктор Шаубергер превръща гравитационната енергия във въртящ момент, докато левитиращият генератор на ефекта

на Сърл я превръща в антигравитационна подемна сила. Хомополярният генератор на безплатна енергия — тъй наречената N-машина на Брус ДеПалма (магнитния вариант на хомополярния електрически генератор на Фарадей) превръща безплатната гравитационна енергия във въртящ момент или в електричество.

Въпреки упоритите доказателства в невъзможността на съществуването на перпетуум-мобиле, идващи от един век насам от всички големи американски и световни университети, вече доста публикации на военни компании в САЩ, като аерокосмичния гигант Локхийд например, споменават между редовете, или даже съвсем директно, за употребата на т.н. „маховични генератори“ — т.е. на генератори-конвертори на безплатна гравитационна енергия в електрическа — за зареждането на бордовите лазерни оръдия на летящата оръжейна платформа — преоборудвания четиримоторен транспортен самолет Херкулес. Или пък флотски публикации съобщават между редовете за успешно проведеното през 1992 г. изпитание на малък 300 тонен военен кораб, задвижван от нова революционна двигателна установка, която не консумира нито едно от познатите конвенционални горива, употребявани в американския флот, и работи на маховичния принцип. Точно както в началото на нашия век епохалният катер Турбиния на Парсънс, изпреварил най-бързите от преследващите го английски военни кораби, и показал абсолютното превъзходство на парните турбини спрямо парните машини като корабни двигателни установки, така и успешното изпробване на това малко корабче е може би най-революционното събитие за морските флоти за този век.

Освен това невероятно съобщение в американския вестник, излизащ в град с много военноморски бази, един приятел ми показа и друго, още по-уникално съобщение — този път във вестника-обява на американските ВМС, предназначен за фирмите-субконтрактори на флота. Обявяваше се конкурс между крупни аерокосмични фирми-доставчици за разработването на двигателни установки с мощност между 20 и 50 хиляди конски сили, като основните двигатели за нуждите на флотата за следващия век.

Те „няма да използват повече традиционните горива на флотата като вятърната енергия, въглищата, мазута или ядрената енергия“, се казва в тази уникална статия. (Кели, 1989). Тъй като е малко вероятно флотските кораби на XXI-я век да се движат с гребла или педали, тогава явно трябва да се използва директното конвертиране на гравитационната енергия на Земята в електричество. Тъй като в

дефиницията на конкурса, спуснат от ВМС до фирмите-субконтрактори, се говори за колектори от стопен литий, които да снемат огромни токове (няколко десетки до стотици мега ампери, и ниско напрежение от 1–2 волта), генерирани от тези многометрови силови генератори, за опитното око на наблюдателите на американските тайни разработки става съвършено ясно, че това са завоалирани описания на новите гигантски маховични генератори-конвертори на безплатна гравитационна енергия в електричество. То ще задвижва главните ходови електродвигатели, лазерните оръдия и всички останали бордови инсталации. Тези генератори са били първоначално открити преди повече от 20 години от професор Брус деПалма, за когото говорихме в предишната глава, а после военните вероятно са ги откраднали от него и са ги доразработили тайно, без да заплатят нито цент за труда на целия му живот.

2.10. Политическата теория на антигравитацията.

След обяснението на теорията на физическия етер, на гравитационните и антигравитационни взаимодействия на етерните вортекси, и след развиването на нашата популярна GUT теория на жироскопните антигравитационни двигатели, дойде времето да се запознаем и с политическата теория на антигравитацията, тоест със задкулисната политика зад академичната теория на гравитацията. Досега разбрахме наистина добре каква е официалната академична „политически-коректна“, т.е. „партийно-линейната“ теория на физическия етер, на гравитацията и на антигравитацията, която още от времето на лукавия Исак тайните общества са диктували на глобалните академични среди от иззад кулисите.

В последните 200 години Илюминатите изплуваха на повърхността на задкулисния Земен политически живот, и обединявайки под своя черен чадър повечето от останалите по-малки и разпръснати по Земята тайни общества, главно от тъмната страна на силата, те постигнаха в окултните познания това, което и световната банка постигна за няколкото банкерски фамилии зад нея в областта на планетарния финансов контрол — те постигнаха абсолютен и безапелационен глобален монопол върху всички херметични окултни знания.

Думата Илюминати произлиза от латинското iluminatus — човек, осветен от светлина. Американските конспиратолози са на единодушното мнение, че това са най-висшите и секретни рангове на масонството, значително над известните на широката публика 33 ранга — някъде между 80-я и 180-я ранг, които са озарени от Тайната доктрина на скритите окултни знания на своя енигматичен бог. Кой е той наистина?

Блаватска издава списание Луцифер и основава Луциферовия Тръст, който публикува нейните трудове като Събраните съчинения на Луцифер. Някъде в този век Луциферовият Тръст се преименува в Луцис Тръст, който в момента е „придворното“ издателство на Обединените нации. Да не забравяме, че и земята, и парите за сградата на ООН са подарени от Рокфелеровата фондация на международната организация. Седалището на тази фондация в Ню Йорк, в тъй-наречената голяма ябълка, Big Apple, (отново виждаме старата

библейска метафора за Империята на изкусителя) дълги години се е помещавала на главна Ню Йоркска улица, в огромен черен небостъргач с още по-огромен уличен номер 666, изписан на върха на сградата.

И така, коя е тази пътеводна звезда, осветяваща тайните братя, може да се разбере също и от думите на Великия дракон Алберт Пайк, масон от 33 ранг (поне този негов ранг е бил разгласен на широката публика) и водач в края на XIX век на американското масонство (а между другото и основателя на ККК — Клу Клукс Клан): „Ние трябва да пазим масонството в светлината на най-чистата Луциферова доктрина“, заявява патетично Пайк на тайна сбирка на висшето американско масонство от 33 ранг.

А според книгата Урантия, името на Луцифер в голямата райска библиотека е Ярката утринна звезда, Bright Morning Star. Това е пътеводната звезда, която именно осветява и илюминира със своето ярко сияние посветените братя от този таен култ. Номинално Илюминатите са създадени по поръчка на големите банкерски фамилии в 1776 в Бавария от Адам Вайсхаупт. Той ги възхвалява в своята иззета от библиотеките книга „Апология на Илюминатите“ (1786). Истината обаче е, че колкото по-високо се изкачва един член в това тайно общество, толкова повече той загубва ясната граница между доброто и злото, между светлината и мрака, и толкова повече нараства вероятността той да се окаже в задушаващите прегръдки на Черното братство с неговата содомия и сатанизъм.

Напълно в традицията на много други още по-стари тайни общества, които те имат за цел да обединят, и Илюминатите са организирани на нашата планета като петата колона на извънземните интереси на цивилизациите, принадлежащи към Черната космическа армада, и служещи на Тъмната страна на силата. Всички те са контролирани от по-високите вселенски нива от Ариманска империя на Космозлото. Още от ден първи на своето основаване от лукавия Адам, Илюминатите са били замислени като тайните агенти на интересите на тази империя, която те представляват до голяма степен на Земята, финансирани задкулисно от щедрата ръка на международния банкерски картел.

Когато канадският министър на енергетиката най-официално запитва през ранните 60 години американското правителство дали НЛО съществуват, и дали има секретни американски правителствени изследвания в областта на антигравитацията, той получава един смайващ наистина официален отговор-писмо, което беше публикувано

преди десетина години от американските уфолози. В него правителството на САЩ потвърждаваше не само съществуването на НЛО, но освен това разкриваше, че неговите изследвания по антигравитация са толкова тайни, че са засекретени на ниво по-високо и от термоядрената бомба — на най-високото ниво на секретност наистина.

Какво пък толкова опасно има в една антигравитационна чиния? Докато една водородна бомба в ръцете на някой побъркан диктатор може да затрие цяла държава, то само с една чиния най-многото, което той може да направи е да напусне пределите на Земята. Нещо, за което всички земни жители биха го аплодирали. От какво наистина се опасяват толкова Илюминатите, за да държат вече век и половина толкова секретни всички тези проекти по антигравитация?

Нека да се върнем към братята Майкълсън и Морли и да видим защо толкова се страхуваха Илюминатите от физическия етер. Двамата братя спечелиха Нобеловата награда за безценния им принос към укриването от цялата академична общност, с помощта на тяхната ловка експериментална димна завеса, на масивните изследвания в областта на антигравитационните генератори, финансирани по частен път. Тези устройства, както вече разбрахме, не представляват нищо повече от прозаични генератори на изкуствени етерни циклони. В същото време задкулисните тайни частни изследвания върху етерните антигравитационни двигатели бяха започнали някъде около 1850 година, и по времето на Майкълсън и Морли в края на XIX век имаха вече почти петдесетгодишна най-плодотворна история.

Антигравитационни дирижабли с безплатна енергия и с атомни реактори, построени с незаменимата извънземна помощ и ноу-хау, бяха любимите тайни проекти на Илюминатите в края на миналия век, след като по-рано те се бяха наситили вече на изпробваните по-примитивни дирижабли с етерни вортексни антигравитационни генератори, задвижвани от парни машини, парни турбини и бензинови двигатели. Именно експериментът на братята M&M помогна решително да се развенчаят и прекратят всички досадни и неауторизирани академични изследвания в тази област, за да се запази абсолютния монопол на Илюминатите върху цялата стратегическа антигравитационна технология, даваща в ръцете им такава „божествена“ левитираща преднина пред цялото останало приковано към земята непосветено човечество. Това бяха супер-фантастични технологии за края на миналия век, които не само позволяваха на човек да се издигне високо в стратосферата, не само да обиколи

Земното кълбо за няколко дена, но и смело да погледне към следващата недосегаема от векове цел. Това беше пътешествието до нашата планетна спътница Луната. Тези уникални антигравитационни технологии вече показваха на Илюминатите, че едно пътешествие до там е не само възможно и постижимо, но и доста лесно осъществимо. Точно това е моментът, в който вероятно на най-високия техен таен научен форум се е взело решението да се „забранят“ за в бъдеще всякакви изследвания в областта на антигравитацията и на етерните циклонални вортекси. Тази кадифена забрана те решават да проведат на практика, като първо докажат „несъществуването“ на физическия етер, а после спрат всякакви средства за изследванията в тази област. В същото време задкулисно те започват да влагат колосални средства за първата крупно-мащабна частна космична програма на нашата планета.

И само около 10 години след димната завеса на Майкълсън и Морли тези усилия и инвестиции се увенчават с триумфален успех, когато се осъществява и първото частно-финансирано тайно кацане на Луната. То е организирано от Колумбийската секция на Илюминатите в САЩ — от същите отговорни другари и братя, които бяха дали „партийното поръчение“ за този поръчков експеримент на техните послушни братя Майкълсън и Морли. Това кацане на Луната стана с помощта на антигравитационните двигатели, построени като жироскопни генератори на същите тези етерни циклонални вортекси, за които двамата велики дезинформатори успяха да докажат, че изобщо не съществуват (Терз, IV.96).

И понеже банкерските фамилии, финансирали това кацане, бяха разбрали от него, че на Луната има дихаема атмосфера, питейна вода в големи открити водоеми и слаба растителност — тоест те бяха разбрали, че Луната беше не само обитаема (виж глава 6.9), че имаше не само колосални находища на полезни изкопаеми, но съвсем скоро щеше да се превърне и в много скъпа поземлена собственост — поради всичко това те спешно се нуждаеха от една непревземаема и висока непрогледна ограда, с която да оградят само за себе си от непосветените земни профани тези новооткрити и приказно-богати на полезни изкопаеми и на извънземно ноу-хау Лунни територии.

И „откритието“ на двамата лукави братя M&M изигра ролята точно на тази висока ограда, която скри за почти 100 години от погледа на земните физици цялата неизследвана за тях територия на етерната вортексна физика, а от погледа на цялото човечество — тези приказни богатства на новопокорените от Илюминатите територии на Луната. За

цялото това скрито усвояване и колонизиране на Луната от тайните общества през последните 100 години аз смятам да пиша най-подробно в една от моите следващи книги, която сигурно ще се казва „Една малка лъжа за НАСА, една голяма лъжа за цялото човечество“.

Сега вече ни става ясна голямата стратегическа цел за над един век напред на експеримента на братята Майкълсън и Морли, провеждащ в научната практика партийната линия на Илюминатската Партия относно физическия етер, и цялата изградена върху него стройна политическа теория на гравитацията, която е предназначена да запази на всяка цена Илюминатския монопол върху антигравитационните технологии, и да предотврати с всички средства кацането на Луната на неауторизирани Земни учени и влизането им в контакт с извънземните цивилизации там. Това е може би най-важната причина, за да не разрешават Илюминатите вече един век на останалото човечество да използва антигравитационните технологии за космически полети. Защото първото място, което Земните учени биха пожелали да посетят със своите новопостроени летящи чинии естествено би била Луната. Понеже досега Земята все още е под космическа карантина, не разрешаваща открити контакти и широк обмен на информация с хилядите посещаващи ни и наблюдаващи ни отдалече извънземни раси (около 3000 на година според контактьора Били Майер), затова тук на Земята няма опасност от неауторизираното директно масирано предаване на технологии от тези извънземни раси към Земни учени и държави, извън строгия контрол на Илюминатите. Тук на Земята не съществува заплаха за пробив в техния абсолютен глобален монопол на технологии, и на произтичащите от него финансов, политически, културен, философски и духовен контрол над цялото човечество.

Луната обаче, за разлика от Земята, има съвсем различен космично-правов статут. На нея има многобройни постоянно-пребиваващи извънземни цивилизации от „светлата страна на силата“, които имат там от хилядолетия малки наблюдателни бази, или пък цели градове-колонии. За тях Луната е обща собственост на Междупланетната федерация от населени планети, ако мога да я нарека така, която не е под контрола на Илюминатите. Ясни са неизбежните контакти, които Земни учени и специалисти, кацнали самосиндикално на Луната със своите летящи чинии биха установили след пристигането си там с представителите на тези извънземни раси. Тях Илюминатите не биха могли да изгонят от Луната, колкото и да биха искали да сторят това, за да осуетят предаването на стратегическо ноу-хау от тези пацифистки раси директно на Земните учени кацнали там,

заобикаляйки монопола на Илюминатите.

А един път загубили своя абсолютен монопол върху новите технологии, те много скоро биха загубили и финансовия монопол и контрол над цялата Земя. Та кой би искал да си купува от техните коли с изкуствено вграден период на полуразпад, пардон — на полуръждясване, след като с извънземните технологии могат да се произведат коли, които да издържат по няколко века. Кой би искал да си купува от техните коли, за които след това трябва пак от тях да си купува и гориво, след като може да си купи кола с двигател на безплатна енергия, и повече да не се нуждае и от една капка гориво — да стане наистина свободен от лепкавата енергийна мрежа на Илюминатите и банкерите зад тях. След като хората биха могли да си купят чинии, работещи на безплатната и неизчерпаема гравитационна енергия на Земята, кой глупак от следващия век би си купил от тях летяща чиния, задвижвана от астрономично скъпия извънземен елемент „ънъбтейниъм“, разискван преди малко, чиято медийна кампания и предварителна обработка на общественото мнение вече започна в САЩ почти половин век преди слизането от конвейера на първите частни летящи чинии, работещи на този 115-и елемент;

А с една част от извънземните раси, имащи колонии на Луната, предимно тези от „тъмната страна на силата“, Илюминатите не биха желали да се разделят на никаква цена. Най-важната причина за това е бил факта, че през последните няколко века тези извънземни раси винаги са били дежурните източници на Илюминатско ноу-хау за всичките невероятни, невъобразими и непостижими за нашата академична Земна наука тайни проекти. Именно с тези получени наготово технологии през последните 200 години Илюминатите са стискали в задушаващата си желязна хватка цялата Земна цивилизация. Както често се случва обаче, апетитът идва с яденето, и от скоро време те са започнали да си точат зъбите и ноктите и за околните на Земята и на Слънцето планети, населени с пацифистки раси, които те биха искали да завладеят за себе си и за техните по-хитри извънземни кукловоди от тъмната страна на силата.

Тези лукави задкулисни хореографи винаги са предпочитали някой друг глупак да вади вместо тях кармическите въглени от разпаления огън на планираните от тях и от алчните земни илюминирани слепци междупланетни и междузвездни войни с по-изостаналите пацифистки раси около Земята от „светлата страна на силата“. Сега може би читателите ще разберат защо бяха инвестирани тези стотици милиони долари в „научнофантастичния“ филм „Междузвездни войни“ на

Джордж Лукас. За да се подготви подсъзнанието на децата на планетата ни, които само след 20–30 години ще пораснат в пилотите на тези бъдещи кораби, точно навреме за започването на планираните междупланетни междуособици. Защото технологията за тях усилено се изпробва в момента в многобройните тайни частно-финансирани космични програми на Илюминатите. Многобройните факти, подкрепящи тези мои твърдения, ще бъдат изнесени постепенно в цялата моя поредица от книги от серията „Летящите чинии на Илюминатите“.

2.11. Моите лекции върху физиката на антигравитационните явления пред Академични аудитории по света.

Колкото и съмнителни да звучат на читателя много от фактите, изнесени в тази книга, аз бих искал да спомена, че това изложение съвсем не е първото им подлагане на строгата външна критика на масовия читател. Точно обратното, то е може би едно от последните обнародвания на моята версия за левитиращата реалност на нашата планета. Вече пет години, откакто изнасям лекции по целия свят по тази тематика, и някои от тях, за които искам да разкажа сега, са били пред възможно най-строгите и взискателни научни аудитории.

След моите четиригодишни участия в „съмнителни“ уфологични конференции в Съединените Щати, след лекциите ми пред многобройни „аматьорски и маргинални“ форуми по алтернативна наука, най-накрая аз събрах куража да изстрелям моя първи директен залп срещу стратосферната крепост на академичната общност. По едно спонтанно хрумване, след като говорих по телефона с проф. Хаясака от университета в Тохоку, изведнъж добих смелостта и предложих на международната физическа конференция през май 1994 г. в Ленинград, преминаваща под заглавието „Време, пространство и гравитация“, моята статия с претенциозното заглавие „Теория и практика на антигравитационните взаимодействия. «Голямата обединяваща теория» на жироскопните антигравитационни двигатели“. Конференцията беше организирана от Руската академия на науките, от Френската политехника и от над 20 водещи научни института по теоретична и приложна физика на АН на Русия. Много от тях бяха работили доскоро изцяло за военната машина на бившия Съветски Съюз. Какво беше моето изумление, когато тази моя статия

беше приета, и аз бях поканен като официален гост и докладчик на конференцията.

Когато обаче се изправих след много перипетии пред 400-те делегати, пред този елит на руската академична мисъл, аз изведнъж разбрах, че в тази зала слушателите с може би най-ниското образование бяха няколкото студенти от горните курсове и няколкото аспиранта. Всички останали присъстващи бяха професори, доктори на науките и академици. Аз изведнъж почувствах, че това щеше да бъде най-трудното изказване досега в цялата моя кариера на учен-десидент, разпространяващ алтернативни научни парадигми, противоречащи на цялото мироздание на официалната академична наука.

Дори и в най-смелите си мечти не бях предполагал, че лекцията ми ще предизвика такава сензация; че аз щях да стана единствения измежду лекторите на конференцията, който беше поканен вечерта, след края на дневната сесия, да направи допълнително изказване, което прерасна в 5 часов маратонски семинар до полунощ. На следващата вечер ме помолиха да направя още един такъв семинар, и след това също и на третата и четвъртата вечери. В крайна сметка аз направих 20 часов интензивен мега-семинар за елита на руската академична наука върху частните космични програми с антигравитация, с телепортация и с тунели на времето. Тайни космични програми из цялата наша Вселена, че даже и до съседните вселени, паралелни на нашата, с т.н. хронокоридори, или хиперпространствени червееви дупки, hyperspace wormholes, по-точно — хипер-пространствените вортексни тунели на времето. Или пък върху тайните програми за инженериране и манипулиране на физическата реалност около нас.

Малкият самотен изстрел, който мислех да отправя към руската академична крепост, прерасна на ход в пълен залп от цялата палубна артилерия. Бях очаквал всякакви други развръзки, но не и тази. Очаквах да ме иронизират, да ми се присмиват и да ме освиркат, и най-накрая да бъда избутан от залата от резидентното цивилно ченге на КГБ-то, за да го последвам за „малка справка“ до близкото управление. Аз бях очаквал всичко друго, но не и това да завърша с един 20 часов маратонски нощен семинар за елита на руската академична наука. Бях поканен веднага да изнеса още и семинари пред Руското Физическо и Руското Географски Общества в Ленинград, а също така и пред няколко списания и клубове.

Не бях предполагал, че самият заместник-министър на вътрешните работи ще дойде инкогнито и ще остане да гледа цялото видео шоу до

3 часа сутринта по време на моя следващ семинар, който беше организиран за мен през юни 1994 г. в голямата зала на културния дом на Звездното градче — секретния център за подготовка на руските космонавти край Москва — от Марина Попович, заслужил военен летец-изпитател. Явно в Русия слуховете пътуваха мълниеносно. Интересът към семинара беше толкова голям, че вместо първоначално замислените два часа, семинарът продължи седем часа, до три часа след полунощ. А на следващия ден ми предоставиха залата допълнително за още една вечер, за нов седемчасов семинар. Това беше един от най-големите семинари, държани някога пред цвета на руската космична наука — пред няколкостотин космонавти, инженери, учени, генерали и военни. Този път темата беше „Частните космични програми с антигравитация на тайните земни общества през последните 100 години“.

В същото време това беше определено най-деликатния научен семинар в моя живот — трябваше дипломатично да се опитам да убедя елита на руската аерокосмична мисъл, че почти всички техни „постижения“ в областта на покоряването на Космоса, за които те бяха отдали с ентусиазъм целия си живот, са може би едно напълно загубено и напразно пропиляно време. Тъй като някой някъде в тъмните задкулисия на тайните земни общества с техните частни космични програми беше отдавна постигнал всичко това в много по-голям размер. В някои случаи официалните космични програми на руснаците и американците бяха изпреварени от частните космически полети с повече от сто години.

Академик Анатолий Акимов, също присъствал на голямото видео шоу в космонавтското градче, ме покани лично след това в своята щабквартира до Кремъл, за да изнеса частен закрит семинар и пред спешно събраните директори на неговите институти и шефове на отдели, който продължи четири часа. Твърде вероятно академикът беше суперсекретния „цар“ на бившата Съветска тайна военна научна машина. Той все още е директор на един от най-крупните междуотраслови научни конгломерати от около 450 изследователски института с 40 000 специалисти, занимавали се доскоро с най-секретните военни разработки на Русия.

През март 1992 г. и януари 1996 г. изнесох подобни специализирани семинари пред Института по Физика на Твърдото Тяло на БАН, и пред останалите институти от Атомния Център на БАН, а също и популярни лекции в НДК, Културния дом „Средец“ и Дома на Архитектите. През ноември 1993 г. изнесох в Япония цикъл от

лекции по горната тематика пред университетите в Токио и Сендай; а също и на конференции и пред клубове в Хирошима, Мацуяма и Токио. През януари 1993 г. изнесох голям доклад на конспиратологичната конференцията „Global Conspiracy T93“ — „Глобалната конспирация T93“ в зала Уембли в Лондон — най-престижния форум във Великобритания.

През последните пет години почти всеки уикенд изнасям лекции и семинари пред многобройни специализирани конференции по целите Съединени Щати. Освен това съм участвал в многобройни радио и телевизионни програми. Най-голямото американско предаване, посветено на летящите чинии — „Сайтингс“, „Sightings“ — направи предаване за нашите изследвания, а също и Лондонската, Хирошимската и Българска национална телевизии. По мой сценарий направихме няколко документални филма за антигравитация, телепортация и невидимост с програмата „Третото око“ на БНТ.

Автор съм на над 20 документални „самиздатски“ филма в областта на алтернативните научни изследвания, на две книги и на множество статии в списания, а също и на многобройни семинарни лекции (виж библиографията на края на книгата).

2.12. Предположения за евентуалните насоки на развитие на немските летящи чинии.

За да се подготвим за следващите глави, обсъждащи многобройните модели на немски антигравитационни летящи чинии, нека да се опитаме да отгатнем, на базата на нашата вече построена стройна теория на антигравитационните двигатели, възможните насоки на развитие и оптимизиране, които немските инженери биха следвали почти 60 години назад, в тяхната бясна надпревара с времето, за създаването на все по-съвършени антигравитационни двигатели и летящи апарати, базиращи се на тях.

Нека да се върнем към нашата GUT теория на антигравитационните двигатели, която ги третираше като обикновени генератори на изкуствени етерни циклонални вихри — или по-просто казано като етерни вихрови бъркачки и валявици. Ние видяхме как грубите и чисто механични устройства развъртаха и завихряха етера само с помощта на жироскопирането на грубата маса на кораба, използвайки за това материалното увличане на етера. Ние също казахме, че антигравитационният ефект е пропорционален на произведението на масата и на оборотите на жироскопиращата част от

корпуса. Но съвсем ясно е, че увеличаването на подемната сила на двигателя чрез увеличаването на теглото на въртящата се част не е много „просветлен“ начин да повишим ефективността на нашето творение, и даже „Академията на науките на Трите глупаци“ не би последвала този път.

Но за щастие ние си спомняме от нашите дискусии, че не точно масата като такава участваше директно в генерирането на антигравитацията, а по-точно тъй-наречения „маховичен момент“ на масата на жироскопиращите компоненти на кораба. Както посочихме, маховичният момент беше индикатор на способността на обикновения маховик да складира и акумулира ротационна инерциална кинетична енергия — един индикатор на неговата способност да бъде един „образцов“ маховик. Тази способност в действителност е идентична с неговата способност ефективно да увлича и завихря етера в изкуствен вортекс.

Така че, първият и по-хитроумен път за конструкторите на Кугелблиците, на огнените кълбовидни изтребители, би бил не да увеличат общото тегло на кораба, а само да увеличат маховичния момент на въртящата се част, без да променят нейното тегло. Това може да бъде сторено много просто, като се изнесат тежките части на кораба, като двигателите и резервоарите с гориво, колкото се може по-близо до периферията на жироскопиращия диск; а леките — като кабината — се придвижат към центъра. По този начин би се увеличило генерирането на антигравитационната подемна сила, без обаче да се увеличава общото тегло на апарата.

Вторият път към още по-ефикасни жироскопни двигатели с „груби“ маси, който немските конструктори на чинии биха следвали, би бил да се откажат от бавното жироскопиране на големи масивни корпуси и да се насочат към по-бързото жироскопиране на по-леки корпуси, като разбира се при това се запазва константно произведението от „маховичния момент“ и оборотите, а от там и на подемната сила. Бавно-въртящите се чинии, задвижвани от пропелерно-бутални двигатели биха били заместени от по-бързо жироскопиращите турбореактивни чинии, а самите те пък биха били заменени от още по-бързо жироскопиращите прототипи, развъртани с още по-мощните ракетни двигатели. Последните пък биха били изместени от още по-бързо жироскопиращите и още по-леки електромагнитни двигатели.

Третият път, който биха могли да последват немските създатели на Краутболовете би бил да се откажат от простото жироскопиране около

една ос в полза на едновременното жироскопиране по 2, даже и 3 оси — към т.н. жироскопен ефект на двойния спин. По този начин те биха могли допълнително да увеличат ефективността на техните въртящи се двигатели чрез създаването на много по-буйно увличане и завихряне на етера, без обаче да увеличават теглото на кораба. Жироскопиращите и бясно-въртящи се едновременно по две оси ротори на турбореактивните двигатели на много немски чинии ще ни дадат идеален пример в следващите глави на точно такова увеличение на подемната антигравитационна тяга, генерирана от техните двуосни, двойно-спинови двигатели.

Четвърти възможен път, който немските конструктори на Фуу Файтърите — на огнените кълбовидни изтребители — биха могли да последват, би бил да комбинират жироскопния антигравитационен ефект с допълнителния ентропиен антигравитационен ефект, който беше открит, независимо от немците, също така и от проф. Козирев през 1960-те години, и който беше описан в предишната глава. Енергичното горене на горивото в турбореактивните, пулсиращите и ракетни двигатели на последователните поколения от немски Флюгелради, или летящи колела — представляваше този допълнителен ентропиен процес, който се оказа виновника за тази допълнителна подемна сила на ентропийно-жироскопния антигравитационен ефект, който подсилваше като нитрометанов допинг обикновения жироскопно-антигравитационен ефект.

Глава 3

Летящите жироскопи на Третия райх

Генеалогията на немските витлови летящи чинии с конвенционални бутални двигатели.

В тази глава ще съпоставим нашите експериментални и теоретични заключения за антигравитационната физика на жироскопиращите маси, получени в предишните две глави, с най-простите от многобройните различни типове успешно-изпробвани модели на немски летящи жироскопи-чинии. Първо ще потърсим отговор на най-важния и същевременно най-простия въпрос на цялата тази книга, а именно как се създава жироскопната антигравитационна подемна сила, повдигаща тези многотонни чинии като перца от земята. Използвайки редки публикации в немския печат, ще разгледаме как един немски инженер би развъртял корпуса на летящия диск, за да генерира този антигравитационен физически ефект, монтирайки конвенционални бутални двигатели с вътрешно горене върху жироскопиращите лещовидни корпуси на Флюгелрадите на Третия райх. От гледна точка на подемната сила, използвана от летящите дискове, ние веднага ще открием неизбежните начални хибридни разработки на апарати с комбинирана аеродинамична и антигравитационна подемна сила — на тези често странно-изглеждащи полухеликоптери-получинии. След тях ще се спрем на елегантните „истински“ чинии, които използват за своя полет единствено антигравитационната подемна сила.

Проследявайки употребата на все по-мощни стандартни двигатели с вътрешно горене, ще направим също и генеалогичната класификация и подреждане на тези летящи апарати от гледна точка на различните типове двигатели, използвани в тях. Ще започнем с най-простите конструкции с бутални авиационни двигатели, и ще завършим с Ванкеловите двигатели. Ще спомена даже и за предполагаемите евтини шперплатови „Фолкс-шайби“ с пърпорещи автомобилни двигатели, монтирани на набързо-скалъпените едноместни летящи дискове-прехващачи, трескаво проектирани за героичните и отчаяни въздушни битки през последните месеци на войната. От гледна точка на окачването на двигателите, ще бъдат разгледани първо набързо

построените прототипи с извънбордни двигатели, които бяха изместени в последствие от техните подобрени и по-обтекаеми варианти с вътрешнобордови двигатели, монтирани вътре в корпуса на летящата чиния (Терз, 1990–96).

3.1. Източници на вдъхновение за немските конструктори.

През Втората световна война професор доктор Ренато Веско е ръководител на секретния изследователски и проектантски център на италианските ВВС край езерото Ла Гарда, и ние можем спокойно да го наречем италианския „Вернер фон Браун“. В своята пълна с много подробности и набързо скрита след единственото й издание книга „Да се прехванат, но да не се обстрелват“ той първи в света описва немските изследвания и развойна дейност в областта на турбореактивните летящи чинии. В нея се разкрива, че немците са споделяли част от тези суперсекретни антигравитационни проекти със своите съюзници италианците (Веско, 1968).

Книгата на проф. Веско, а също и много други редки немски книги, могат да ни помогнат да осветлим потулената след войната от съюзниците невероятна технологична революция в Третия райх, и огромните успехи на стотиците други немски тайни аерокосмични оръжия, значително превъзхождащи ракетите Фау-1 и Фау-2. Това наистина са потресаващи открития, които не са имали абсолютно никакви предшественици в световната практика преди тяхната поява. Обобщавайки и размишлявайки над този уникален технически прогрес, читателят на тези редки книги неизбежно стига до заключението, че немците са били напълно способни теоретично и инженерно сами да открият антигравитацията, без никаква външна помощ и „подсказване“ (Терз,IX 95;Ратхофер,90;ТХГ,91 и 93; Латерн, 70; Лусар,59;Пеник, 61; Шейфър, 59). Съвсем ясно става, че те са имали и необходимата техническа надареност, и прецизната изследователско-развойна база, и нужната производствена експертиза, за да могат да изковат от своите налудничави мечти могъщите гърмящи метални птици, носещи се с грохот в небето на Германия (Саут Уелс…, 1944; Ню Йорк Хералд…,1945; Денвър Пост, 1947; Шпигел, 1950; Билд ам…, 57; Лусар, 58 и 59; и много други — виж цялата немска периодична библиография накрая на книгата; а също и Терз 1990–96).

В допълнение на постигнатото от усилията на самите немци

технологично и научно съвършенство, може да споменем още и историите за извънземни летящи чинии, разбили се преди края на войната край Пенемюнде и в Баварските Алпи (Ван Хелсинг, 93). Това подсказва за възможността за съществуването на една задкулисна чуждопланетна научно-техническа подкрепа и помощ на немската военна машина. Тези слухове ни навеждат на мисълта, че по времето на Втората световна война истинският произход не само на преобладаващата част от това шокиращо технологично изобилие от невероятни конвенционални и не толкова конвенционални военни машини, но най-вече на още по-феноменалните немски теоретични и практически разработки на технологии, изпреварили с няколко века всичко, постигнато на Земята до тогава, може все пак да е бил чрез получена „по канал“ информация. Или даже чрез директен извънземен контакт и кооперирane с няколко различни извънземни раси, настанили се в специално построените за тях подземни изследователски бази. За такъв произход говорят най-вече тайните немски теоретични открития в областта на физиката на машините на времето, на антигравитацията, на безплатната енергия, на свръхсветлинните полети със скорости по-големи от тази на светлината, на силовите защитни полета, на лъчевите и ядрените оръжия, на контрола на мисленето, на човешкото генно инженерство, на инженирането и трансплантирането на човешката душа (ТХГ, 91 и 93; Терз, Билек и Джонсън, X.93, Терз и Мороу, IX.92; Терз, X.92, V.95, X.95).

Известният американски уфолог, пилот-авантюрист и пожизнен агент на ЦРУ (например работил дълги години в Лаос в „цивилната“ авиокомпания Еър Америка, за която постепенно се разбра, че е собственост на ЦРУ и е служела за параван на неговите тъмни операции в Индокитай), а също и неофициалният говорител на американските спецслужби в многобройните американски уфологически конференции мистър Джон Лиър (син на Бил Лиър — пионерния основател на аерокосмичната фирма „Лиърджет Корпорейшън“) спомена в своя файл, качен през 1987 г. на един от най-големите компютърни бюлетинни бордове в областта на уфологията (нещо като компютърни дъски за обявления, до които човек може да се добере чрез своя компютър и модем по телефона, от който и да е друг град в САЩ), че е твърде вероятно Германските тайни служби да са намерили и прибрали в своите подземия една извънземна летяща чиния, разбила се на територията на Третия райх някъде в 1939 година (Лиър, 87). Което прави цели 8 години по-рано от

извънземната чиния, „разбила се“ през 1947 г., или по-точно подхвърлена на американските военни край Розуел, Ню Мексико, от една от същите извънземни раси, контактирали и немците преди това.

3.2. Хибридни хеликоптерно-антигравитационни разработки.

Нека да започнем анализа на десетките открити до сега модели на летящи чинии, построени в Третия райх, с най-простите от тях — с авангардните и революционни хеликоптери със спомагателни антигравитационни двигатели или асисти. В тези пионерни конструкции се комбинират аеродинамичната подемна сила на класическия хеликоптерен ротор с антигравитационната подемна сила на жироскопиращите тежки маси. При тях главната ос на въртене — и на ротора, и на жироскопа — е винаги обща и вертикална спрямо повърхността на Земята.

Много малко е известно наистина за огромната пионерна научно изследователска, развойна и експериментална дейност в областта на хеликоптеростроенето в Третия райх, която конструира над 30 модела на хеликоптери, поставяйки широките основи на този отрасъл на следвоенната авиация в целия свят. Някои от тези невероятни творения, като Хеликожира и Флюгелрада например, все още не са надминати в световната практика (виж гл. 4.1). В края на войната в Германия за първи път в света влизат в редовна бойна служба и първите вертолетни подразделения за откриване и борба с подводници (Терз, IX.95).

Витломоторният Флюгелрад на д-р Рудолф Шривер.

Тъй като буталните двигатели са най-масово употребяваните, евтини и прости двигатели с вътрешно горене, естествено е да започваме всеки нов раздел, посветен на нов тип немски антигравитационни чинии, с описанието на моделите, които са задвижвани от тези най-достъпни двигатели в арсенала на Третия райх. Понеже бях чувал и от друг източник, че жироскопната антигравитация е толкова мощна като явление, че е напълно възможно да се построи пилотирана антигравитационна чиния, използвайки за целта даже и един по-маломощен бутален двигател, като двигател за лек автомобил например — затова аз не бях особено скептичен, когато срещнах първите съобщения в литературата за летящи дискове, задвижвани с по-мощните витломоторни авиационни двигатели, построени и изпробвани от немците.

Това обаче наистина са най-редките съобщения в специализирания печат, въпреки, че на всеки турбореактивен модел сигурно се е падал по един витломоторен модел чинии. Съвсем скоро намерих обяснение за себе си за тази рядкост, гледайки видеофилма-лекция на инж. Боб Лазар за работата му в суперсекретните подземни лаборатории северозападно от Лас Вегас, щата Невада, където се намират най-тайните американски подземни бази за строеж и изпробване на нови летящи машини. Във филма той описва с най-големи подробности, без да щади никакви детайли, конструкцията на антигравитационния двигател на извънземната чиния, изпробвана в тази база и използваща за гориво екзотичния извънземен химически елемент с пореден номер 115 р, който явно е достатъчно стабилен, за да се употребява за целта (Лазар, 93). Инж. Лазар разкрива всичко това, без въобще да се страхува, че някой може да му открадне идеята — та нали инженерите, работещи в тези тайни лаборатории, са кръстили подобаващо този химически елемент „ънъбтейниъм“ — или „този, който не може от никъде да се намери“ (виж глава 2.6 и Таф, 95).

С две думи — колкото по-висок е технологичният праг на един модел, колкото по-скъпо и трудно-достъпно е неговото гориво, и колкото по-трудно той би се построил от неауторизирани „самосиндикални“ конструктори, толкова по-голяма е вероятността да се срещне неговото описание сред популярната литература. Обратно — колкото по-нисък е технологичният праг и по-лесен за построяване е един модел, толкова по-високо засекретен става той. Защото чрез неговото изтичане по погрешка може съвсем лесно да се разбие глобалния монопол на Илюминатите върху антигравитационните технологии. Всичко това обяснява защо в популярната преса са толкова редки описанията на летящи чинии с автомобилни и авиационни бутални двигатели. Или пък чинии със смешно-простите електростатични двигатели, за които ще говорим в том втори на тази книга (Терз, V.94).

И така, да се върнем на немските витломоторни чинии. От някои описания в редките статии по въпроса става ясно, че конструкторите на летящи чинии правят същото, както и техните колеги конструктори на самолети. За да успеят да измъкнат поредните финанси от Министерството на авиацията, или от Луфтвафе, или от СС, или от частните финансисти, те трябва да представят поне един действащ мини-модел, с размери от 1–2 метра, задвижван обикновено от малки двигатели за самолетни модели. Шриверовият Флюгелрад е единствената голяма чиния, за която съм срещал едно кратко

съобщение в тази насока в немските източници, без никакви чертежи или фотографии обаче. Според него тя първоначално е изпробвана като малък летящ радиоуправляем модел, задвижван от няколко бутални двигателя за самолетни модели. За радост на всички авиомоделисти по света бих казал, че почти всички немски чинии с двигатели с вътрешно горене са много лесни за построяване в миниатюра в мащаб, и биха имали изключителни летателни характеристики, ако са радиоуправляеми. Летящото „лопатно колело“, по-точно в модерен превод „вентилаторното колело“ — Флюгелрад-а (Fluegelrad) на д-р Рудолф Шривер, е първата сериозна стъпка на немските учени и инженери в проектирането и конструирането на дисковидни летящи чинии, задвижвани от стандартни авиационни бутални двигатели с вътрешно горене. Тя е и Шриверовото първо участие в бясната надпревара за тяхното усъвършенстване, водена денонощно от десетки тайни немски конструкторски бюра (Терз, V.91, VIII.94 и IX.95). Това е и най-често споменаваната от всички немски летящи чинии, която въпреки това обаче е останала съвършено неразбрана от многобройните автори, които до един я смятат само за един по-странен дисковиден хеликоптер, който лети единствено чрез аеродинамичната тяга на вентилаторния диск, без да използва никакви допълнителни антигравитационни ефекти. В своите описания на Флюгелрада нито един от многобройните автори не е употребил ключовите думи антигравитация, жироскопна антигравитация, или пък още повече летящ жироскоп.

Конструкцията на Флюгелрада е един хибрид между хеликоптерен ротор, по-точно хеликоптерен вентилатор, и жироскопираща тежка маса. В него се използува както аеродинамичната подемна сила на хеликоптерния вентилатор, така и антигравитационната подемна сила, генерирана от жироскопирането на целия масивен корпус на чинията, без кабината в центъра. Той е построен и изпробван доста по-рано, в периода около 1939 — 1940 г., а не през април 1945 г., както твърдят за него многобройните дезинформационни статии и дизайнерски или поръчкови утечки на информация до немската периодична преса. Те се стараят да потулят цялото феноменално развитие на десетките останали различни модели на още по мощни летящи чинии в Третия райх, да покрият всичко това чрез частичното разкриване на построяването на само един от най-простите модели на примитивните полухеликоптери-получинии. Тези тромави според тях апарати са летели само и единствено използвайки аеродинамичната подемна сила на хеликоптерния ротор. Така зад тази димна завеса те искат да скрият

всички останали конструкции на многобройните немски по-могъщи летящи дискове (Нойе цайталтер, 57; Терз, V.94).

И така, в един хубав ден в края на тридесетте години инж. Шривер видял в градския парк децата да си играят с тази добре известната детска играчка на издигащия се във въздуха пропелерен диск (като хеликоптерен ротор, стегнат в обръч), запускано чрез бързото издърпване с ръка на въже с дръжка накрая (Бартън, 68). Това малко детско „подсещане“ е било достатъчно за гениалния авиоконструктор да си представи веднага един принципно нов и революционен летателен апарат от бързо-увеличаващото се семейство на немските хеликоптери. След няколко бегли скици и прости изчисления Шривер построил от дърво първия си летящ радиоуправляем модел, голям около един метър, и задвижван с пропелери, въртяни от три малки бутални двигатели за самолетни модели. Този първи полетял модел е изглеждал като умалено копие на големия пилотиран 15 метров Флюгелрад — турбореактивния бомбардировач, построен вероятно в периода 1942–43 година и разгледан в следващата глава.

„Летящото вентилаторно колело“ показва веднага своите изключителни характеристики, като се издига леко във въздуха и бързо набира височина. Първите радиоуправляеми модели вероятно не са имали неротираща кабина, поставена на лагери в центъра на диска и жироскопно-стабилизирана, и са се въртели целите като един монолитен диск. Липсата на невъртяща се централна кабина не е предоставяла и място за монтирането на двата двигателя за хоризонталното придвижване напред, защото за да могат да тласкат модела на Флюгелрада напред, те трябва да не се въртят с целия останал диск на чинията. Затова с тези съвсем опростени модели Шривер проверява на практика само способността на своята чиния за вертикален полет — да излита и каца от място, и да набира височина. При този модел по радиото се е управлявал само един параметър — газта, а оттам и оборотите на трите развъртащи двигатели. При следващите варианти Шривер почва да управлява по радиото и ъгъла на атака на вентилаторните лопати, които вече са окачени на лагери в двата края и могат в синхрон да променят стъпката си. По този начин той отработва различни режими на полет, като излитане, вертикално изкачване и висене на място.

При следващите по-големи модели с диаметър от 150–200 см. Шривер поставя в центъра на диска една цилинтрична (по вертикалната ос) неподвижна „кабина“, която е жироскопно-стабилизирана да не се върти заедно с ротиращия около нея

дисковиден корпус на чинията. Под дъното на кабината, което се подава отдолу в средата на вентилаторното колело, са монтирани двата маршеви двигателя, които придават постъпателното движение напред на летателния апарат. За стабилизацията на кабината се използва жироскопния момент на двата въртящи се тикащи пропелери, и затова в нея няма нужда да се монтира допълнителен стабилизиращ жироскоп. Жироскопиращият диск, в близката до кабината част на който се помещават и резервоарите за горивото на развъртащите двигатели, се жироскопира от три двигателя, също както при първите варианти на Флюгелрада без хоризонтални маршеви двигатели. Тези развъртащи двигатели са монтирани по средата на три носещи „спици“ на вентилаторното колело, разположени на 120 градуса една от друга, и създават тангенциална тяга в хоризонталната плоскост.

Вентилаторният диск е главният и единствен източник на аеродинамичната подемна сила на апарата. Той е изпълнен от много и нагъсто разположени, почти без процеп между тях, трапецовидни (погледнато отгоре) „хеликоптерни“ лопати. Техният ъгъл на атака може да се променя: при излитане и кацане ъгълът е по-голям, при висене на място или крейсерски полет — по-малък. Масивният периферен външен носещ структурен пръстен — „каплата“ на вентилаторното колело, има външен диаметър от около 2 м, със сечение 3×3 см. Той удържа в пакет и носи лагеруваните окачвания на външните краища на вентилаторните лопати с променлива стъпка. Вътрешният край на лопатите е окачен във вътрешния структурен пръстен, който се върти на лагери около кабината, и вътре в който са монтирани и резервоарите за гориво на развъртащите двигатели.

Основната антигравитационна подемна сила се генерира от жироскопното въртене (около централната вертикална ос на симетрия на чинията) на вентилаторното колело, съдържащо в себе си външния и вътрешен носещи пръстени, лопатите, трите развъртащи двигателя и резервоарите с гориво за тях. Поставянето на тежките компоненти на чинията, като резервоарите и двигателите, в нейната жироскопираща част, е може би най-важното конструктивно решение, взето от Шривер, което гарантира ефикасната работа на въртящото се „вентилаторно колело“ и другите тежки детайли като генератори на антигравитационна подемна сила, тъй като при бързото им въртене тяхното тегло се намалява значително.

Допълнителна малка антигравитационна подемна сила се генерира от ефекта на двойно-спиновата жироскопна антигравитация, получен от двойно-жироскопиращите колянови валове на трите развъртащи

бутални двигатели, ротиращи едновременно около две оси: „голямата“ централна вертикална ос на симетрия на чинията, и „малките“ надлъжни хоризонтални оси на коляновите валове на всеки един от трите бутални двигатели (въртящи се заедно с целия корпус на Флюгелрада около вертикалната ос). Още една допълнителна малка антигравитационна подемна сила се генерира и от ефекта на ентропийно-жироскопна антигравитация, получен от изгарянето на авиационния бензин в цилиндрите на ротиращите бутални двигатели (Терз, V.94).

Ако трите развъртащи двигателя са също и с променлив ъгъл на окачване, то тогава може да се използва част от тяхната тяга за допълнителна вертикална тяга при излитане и кацане, но това ми се струва ненужно и малко вероятно. При излитане, кацане и при резки маневри дискът се върти с около три пъти по-високи обороти, отколкото при висене във въздуха и при крейсерска скорост. При неговото бързо жироскопиране се получава едно доста голямо намаляване на гравитационната маса на чинията, а от там и на нейното тегло, което е обяснявало и отличните й летателни характеристики.

Предполагам, че следващите модели на Шриверовия Флюгелрад вероятно вече с диаметър от 7–8 метра, и отново са изработени от дърво. Те са съвсем леки, опростени, и напомнят днешните микро-самолети, които могат да се сглобят в един гараж от леки тръбни конструкции от любители-хобисти. Те вече имат една пилотска седалка в центъра на невъртящата се кабина, и са задвижвани от истински малки авиационни бутални двигатели. Отначало Шривер ги изпробва като радиоуправляеми безпилотни апарати в най-различни режими на привързан и свободен полет. Най-накрая идва и тържествения ден на първия пилотиран полет.

VT12: Витломоторен флюгелрад.

След успешните опити с набързо-скалъпените шперплатови прототипни Флюгелради-еднодневки аз бих предположил, че Шривер построява и своя първи боен вариант на летящ диск от класа изтребител-прехващач, който е бил изработен от дърво и композитни материали, имал е закрита кабина, бил е въоръжен с картечници и оръдия и е бил с диаметър от 8–9 метра. Все още нямам никакви подробности за въоръжението, двигателите и точните размери на този първи боен витломоторен Флюгелрад-изтребител, но много от тях могат да се „реставрират“ по аналогия от по-големия модел на турбореактивния Гросфлюгелрад-бомбардировач с диаметър от 15 метра, който е бил построен от Шривер като разузнавач и

бомбардировач със среден радиус на действие. Той ще бъде разгледан в следващата глава за реактивните летящи жироскопи на Третия райх.

Ванкеловият блиц: висящата антигравитационна противосамолетна мина.

Вторият представител на тези прости хибридни аеродинамично-антигравитационни устройства, на тези обикновени вертолети със спомагателни антигравитационни асисти, е безпилотната разузнавателна хеликоптерно-антигравитационна платформа, задвижвана от жироскопиращ Ванкелов двигател. Тя е проектирана да бъде използувана също така срещу съюзническите бомбардировачи, като „висяща“ в небето антигравитационна мина (Хайм унд велт-2, 2.IV.l959).

Нормалното трилопатно хелокоптерно витло е монтирано отгоре, и създава класическата хеликоптерна аеродинамична подемна сила. То се задвижва от Ванкелов двигател, монтиран в контраротиращия лещовиден корпус под него. Валът на двигателя върти витлото отгоре в една посока, а блокът на двигателя, монтиран отдолу в лещовидния корпус на мината, я развърта и жироскопира в другата посока, именно това жироскопиране около вертикалната ос на целия корпус, заедно с тежкия двигател, резервоара за горивото и бойната глава, създава допълнителната жироскопно-антигравитационна подемна сила, която подпомага аеродинамичната подемна сила на хеликоптерния ротор отгоре.

NLO7: ванкелов блиц.

Имам сериозното подозрение, че и самият Ванкелов двигател е създаден през войната именно за тази специфична задача — да задвижва тази висяща в небето противосамолетна мина — хибрид между жироскопираща антигравитационна чиния и обикновен хеликоптер. Причините за моето подозрение са две: поради по-малкото тегло на Ванкела спрямо звездообразните самолетни двигатели със същата мощност, и поради почти пълната ротационна симетрия на Ванкеловия двигател, за разлика от редови бутален двигател, съществува възможността с малко контрабалансиране да се получи перфектен жироскопиращ блок на Ванкеловия двигател. Което именно го прави и по-примамлив за използване от немските конструктори на летящи чинии от останалите двигатели. Ротирането на целия двигател, заедно с корпуса, позволява да се елиминира по този начин и повечето от теглото на корпуса, който включва двигателя, резервоара за гориво и бойната глава. Поради това летателният апарат може да виси във

въздуха значително по-дълго време, отколкото ако е построен като едно просто хеликоптерно и не-антигравитационно устройство.

Сравнен с Флюгелрада, описан по-горе, Ванкеловият блиц използва по-примитивна схема за генерирането на антигравитационната сила, защото при него няма изнасяне на тежките маси на двигателите навън към периферията на ротора. Единствено роторният двигател на Ванкеловия блиц е едно поколение по-модерен от буталните възвратно-постъпателни двигатели на Флюгелрада.

3.3. Чисто-антигравитационни модели.

От гледна точка на подемната сила бяхме разделили реактивните летящи дискове на две главни категории. Първо в тази глава разгледахме хибридните модели на хеликоптери-чинии със смесена аеродинамична и антигравитационна подемна сила. След тях сега идва реда и на „чистите“ антигравитационни модели, които летят, без да използват никакви пропелери, крила, издатъци или други подобни аеродинамични асисти и ефекти. Те се издигат във въздуха, поддържани единствено от антигравитационната подемна сила, генерирана от жироскопирането на тежки физически маси. Те като че ли летят май на въртенето на всичко друго, само не и на жироскопи направени от извънземния елемент 115 р.

Отказването от аеродинамичната подемна сила, създавана от тромавите хеликоптерни вентилатори, в полза на по-ефективната чиста антигравитационна подемна сила, породена от въртенето на корпуса на чинията, довежда до значителна аеродимична икономия — до значителното намаляване на челното съпротивление на апарата, дължащо се особено на въртенето на тази половина от вентилаторните лопати, които при въртенето си в кръг се движат противоположно на посоката на полет на чинията — по същия начин, както и при всеки хеликоптер. Това съществено е повишило и максималната скорост на полета им в атмосферата. Също така значително се повишават и оборотите на въртене на жироскопиращия корпус, поради липсата на ротационното аеродинамично съпротивление на хеликоптерните лопати. Повишаването на оборотите на жироскопиращата част на апарата позволява и намаляването на нейното тегло, а от там и на общото тегло на летателния апарат, без обаче при това да се намалява антигравитационната подемна сила. Защото помним, че тя е равна на произведението на масата на жироскопиращата част и на нейните обороти на въртене. Така че, когато има възможност да се увеличат оборотите, може паралелно с това да се намали масата, без това обаче да намали антигравитационната подемна сила (Терз, V.94 и IX.95).

За развъртането на лещовидните корпуси на многобройните чисто антигравитационни модели на немски летящи дискове, лишени вече от хеликоптерните лопати, се изпробват разнообразни формули за задвижване. Първоначално се изпитват множество набързо скалъпени

извънбордови окачвания на стандартни авиационни бутални двигатели, които развъртат корпусите на чиниите със своята тангенциална тяга. Същият тип извънбордни двигатели се използват и за хоризонталната постъпателна тяга. Бързо е установено наличието на високо ротационно аеродинамично съпротивление, дължащо се на големите гондоли на жироскопиращите извънбордни двигатели. Затова при по-късните конструкции те са преместени вътре в тялото на летателния апарат. По времето на войната това е една типична практика за немците — новите концепции са изпробвани веднага с набързо монтирани върху корпуса извънбордни двигатели, а едва после се преминава към конструирането на по-трудоемката и по-бавно осъществима версия на същия летателен апарат, но вече с вътрешнобордови двигатели (Терз, V.94 и IX.95).

Четиримоторният Блиц с извънбордни двигатели.

Винаги при разглеждането на един нов тип чинии е добре да се започне от тези техни представители, които са задвижвани от най-простите двигатели с вътрешно горене — от стандартните авиационни бутални двигатели. Същият този модел, но в конфигурацията с много по-мощните турбореактивни двигатели, ще бъде разгледан в глава 4.4., а в конфигурацията с ракетни двигатели ще бъде разгледан подробно в глава 6.6. Тук искам само да отбележа, че е твърде вероятно тази чиния първо да е била построена в един олекотен пилотиран вариант с четири бутални авиационни двигателя, за да се провери концепцията на този чисто-антигравитационен модел. Още преди това по мое мнение тя обезателно е била изпробвана и като малък радиоуправляем модел, задвижван от малки бутални двигатели за самолетни модели. Наистина още един път ура за всички авиомоделисти по света — това е още един от многобройните немски модели, които могат да се моделират успешно от тях и с трите вида авиомоделни двигатели — с бутални, с реактивни и с ракетни.

VT13: четиримоторен извънборден блиц.

Конструкцията на тази чиния представлява един естествен преход към по-голямата тяга на чистите антигравитационни модели на немски летящи дискове, която се получава благодарение на по-високите обороти на лещовидните корпуси, неспирани в своето въртене от голямото ротационно аеродинамично съпротивление на хеликоптерните лопати. Настоящата чиния послужва също и като едно важно експериментално потвърждение на идеите, залегнали в следващите модели на чисто-антигравитационни чинии, но вече с

вътрешнобордови двигатели.

Витломоторната чиния на фирмата Юнкерс с вътрешнобордови двигатели.

Двумоторната чиния на фирмата Юнкерс за сега е единствения представител на немските витломоторни летящи дискове в моята колекция, за който имам фотографско доказателство. От нея не съм открил никакво вербално описание, но имам две фотографии в полет в близък едър план, дошли от една холандска книга с неизвестно заглавие и автор (виж периодичната библиография в края на книгата). Същите фотографии забелязах и в частния фотоархив на един от все още живите досега инженери, работили върху летящите дискове на Третия райх — диплом инженер Андреас Еп от Мюнхен, когото интервюирахме около 2 часа през май 1994 г. за филма на Нипон Телевижън. Затова нека да се опитаме да реставрираме тази наша „археологична“ находка на базата на двете снимки и да попълним белите петна по нейната вътрешна конструкция.

Юнкерсовата чиния сигурно има лек неротиращ централен корпус, изработен от дърво, с диаметър от около 8–10 метра, в центъра на който е монтирана кабината за единствения пилот. Около лещовидния корпус се върти и жироскопира най-важната част на чинията, генерираща антигравитационната подемна сила — масивният жироскопиращ пръстен. В него са поместени резервоарите за горивото — най-тежките части на диска. Пръстенът вероятно е разделен вертикално на две контраротиращи половини, за да се избегне усукващия момент около вертикалната ос. Защото за разлика от четиримоторния блиц, разгледан по-горе, където жироскопиращият пръстен се развърта от „завинтването“ на четирите развъртащи пропелера в околния въздух, като по този начин не оказва никакво усукващо усилие върху централната неротираща част на корпуса, тук при Юнкерсовата чиния същият пръстен се развърта най-вероятно чрез предавателни валове и зъбчати предавки директно от двата големи маршеви авиационни двигателя, монтирани в централната неротираща част на корпуса, създавайки по този начин един усукващ момент за тази част, именно за да се неутрализира този усукващ момент, жироскопиращият пръстен се разделя на две контраротиращи половини.

Има малка възможност да се използват отделни двигатели за хоризонталната тяга и за развъртането на двете половини на пръстена. Ако това е така, тогава твърде вероятно развъртащите двигатели да са

по-малки по мощност и по размер, но да се използват например 4 от тях — разположени симетрично и срещуположно, два по два в двете контраротиращи половини на жироскопиращия пръстен-резервоар. Те ги развъртат в две противоположни посоки чрез зъбчати предавки, зацепвайки се в централната неподвижна част на корпуса. Ако пък развъртащите двигатели са разположени в неротиращата част на корпуса, тогава е възможно да не се генерира достатъчно антигравитационна сила за повдигането на целия диск, когато в края на полета се поизпразнят и олекнат резервоарите за гориво, разположени в двете контраротиращи половини на жироскопиращия пръстен. Тази последна трета кинематична схема на развъртане на жироскопиращите пръстени ми изглежда най-малко вероятната.

Така чрез жироскопирането на най-тежките части на апарата — на развъртащите двигатели и на резервоарите за гориво — се постига пълното елиминиране на тяхното тегло, а също и генерирането на допълнителната антигравитационна подемна сила, която повдига и неротиращата централна част на корпуса.

Двата маршеви бутални двигателя, разположени надлъжно вътре в неротиращата централна част на лещовидния корпус, от двете страни на кабината, създават със своите витла хоризонталната постъпателна тяга. На всеки от двата двигателя, в двата му края, са монтирани по две витла — предното дърпащо, а задното тикащо. Тъй като витлата и двигателите, създаващи хоризонталната тяга, са разположени в квадратни шахти вътре в корпуса, то по-малко от половината от „диска“ на въртящото се витло се подава над него, а другата половина без малко — под него.

NLO9: юнкерсова чиния.

Двата двигателя за хоризонталната тяга са окачени на шарнир и могат освен това да се завъртат вертикално на 90 градуса в своите квадратни шахти, като по този начин подпомагат старта и кацането на тази на шега наречена „VTOL“, или „вертикално-излитаща и кацаща“, чиния. Едната от двете фотографии, с които разполагам, показва именно това вертикално положение на двигателите малко след излитането на Юнкерсовата чиния. Кабината и колесниците за кацане също са разположени в центъра на неротиращата част на летящата чиния. В нея са били монтирани вероятно и оръжейните системи — стандартни авиационни картечници и оръдия.

„Фолкс-шайбите“ на народното опълчение от края на войната: летящи чинии с автомобилни двигатели на фирмата Фолксваген?

В нелегалния ъндърграунд на авангардните самоделни антигравитационни летящи устройства се носят упоритите истории за няколко самодейни американски конструктори след войната, които успешно изпробват примитивни модели на летящи чинии, изработени от дърво, шперплат и отпадъчни дуралуминиеви самолетни детайли от бракувани стари самолети, като тръби, листове от обшивката и структурни елементи. Техните летящи чинии са задвижвани от вездесъщите американски V-образни осемцилиндрови двигатели за леки автомобили. След като тази идея е дошла в главите вече на няколко американски конструктори-любители, то по закона на „стоте маймуни“ доста по-вероятно е тя да е хрумнала също и в главите на много от професионалните немски конструктори на летящи чинии, които са били притиснати от хода на войната през последната нейна година да сторят невъзможното и да спасят Райха от тотален разгром. Предполагам, че Въздушното министерство на Райха е спуснало на всички немски военни конструкторски бюра за антигравитационни чинии с двигатели с вътрешно горене блиц-директивата да конструират и изпитат в рекордно кратки срокове от 1–2 месеца нови евтини модели на летящи чинии, изработени без да се използват дефицитни стратегически суровини. Което значи изработени от шперплат, стоманени тръби и задвижвани от достъпни автомобилни или пулсиращи реактивни двигатели, за които ще говорим в следващата глава.

След като толкова много радиоуправляеми модели с бензинови двигатели за авиомоделизъм, и по-големи пилотирани прототипи с авиационни двигатели, са били успешно демонстрирани през годините на войната от многобройните конструкторски бюра за летящи дискове пред представителите на RLM, на Въздушното министерство на райха, твърде вероятно е даже и на тези бюрократи да им е хрумнала същата мисъл в главата — да напълнят небето на Германия с евтини модели на шперплатови чинии за почти еднократна употреба, задвижвани от автомобилни двигатели. Още по-вероятно е основната поръчка за такива Фолкс-блицове да е била дадена именно на най-фолкси фирмата от всички останали — на фирмата Фолксваген. Подобна задача се спуска и пред конструкторските бюра за реактивни самолети, и те буквално затрупват министерството с проекти за миниатюрни едноместни леки Фолкс-ягери-изтребители, изработени от същите недефицитни материали.

Предполагам, че с времето от Германия постепенно ще изникнат още десетки проекти на неизвестни досега военновременни летящи

чинии, и най-многобройните от тях сигурно ще бъдат аламинутните проекти за Фолкс-шайби от последната отчаяна година на войната.

Глава 4

Реактивните летящи жироскопи на третия райх

Генеалогията на немските летящи чинии с конвенционални въздушно-реактивни двигатели.

В тази глава отново ще съпоставим нашите експериментални и теоретични заключения за антигравитационната физика на жироскопиращите маси, получени в предишните глави, с най-простите от многобройните различни типове успешно-изпробвани модели на немски летящи чинии с реактивни двигатели. Първо ще потърсим отново отговор на най-важния и същевременно най-простия въпрос на цялата тази книга, а именно как се създава жироскопната антигравитационна подемна сила, повдигаща тези многотонни чинии като перца от земята. По-точно, как един немски инженер би развъртял корпуса на летателния апарат, за да генерира този антигравитационен физически ефект, използвайки стандартните авиационни въздушно-реактивни двигатели, съществуващи през 40-те години на нашия век?

Използвайки многобройни публикации от немския печат, в тази глава ще разгледаме монтирането на съществуващите конвенционални двигатели с вътрешно горене — на различните авиационни въздушнореактивни двигатели — върху жироскопиращите лещовидни корпуси на Фуу Файтър-ите и Флугшайбите на Третия райх. От гледна точка на подемната сила, използвана от летящите апарати, ние отново ще открием неизбежните начални хибридни разработки на апарати с комбинирана аеродинамична и антигравитационна подемна сила — на полухеликоптерите-получинии или даже на полусамолети-получинии. След тях ще се спрем на елегантните „истински“ чинии, които използват за своя полет единствено антигравитационната подемна сила. Тъй като обикновено в един и същи модел на летяща чиния се преплитат няколко различни видове антигравитационни подемни сили, използвани паралелно, ние ще обсъдим най-подробно по-важните от тях.

Ще направим също и генеалогичната класификация на тези летящи апарати от гледна точка на двигателите, използвани в тях, проследявайки употребата на все по-мощни стандартни двигатели с вътрешно горене, започвайки с най-простите конструкции с

авиационни правопоточни двигатели, и преминавайки през стандартни аксиални и нестандартни тороидни турбореактивни въздушно-реактивни модели, и завършвайки с авангардните недишащи газотурбинни антигравитационни двигатели. Ще спомена даже и за подозираните пулсиращи двигатели, монтирани на евтините шперплатови „Фолкс-шайби“ — на набързо-скалъпените едноместни летящи дискове-прехващачи на народното опълчение, трескаво проектирани за героичните и отчаяни въздушни битки през последните месеци на войната. От гледна точка на окачването на двигателите, аз съм разгледал първо набързо построените прототипи с извънбордни двигатели, които са заменени в последствие от техните подобрени варианти с бордови двигатели, монтирани вътре в корпуса на летящата чиния (Терз, 1990–96). Трябва обаче дебело да подчертая, че никога досега конструкцията на всички описани тук антигравитационни модели не е била обсъждана толкова подробно в печата.

4.1. Хибридни хеликоптерно-антигравитационни конструкции.

В тези пионерни хеликоптерни модели се комбинират аеродинамичната подемна сила на класическия хеликоптерен ротор с антигравитационната подемна сила на жироскопиращите тежки маси. При тези модели главната ос на въртене — и на ротора, и на жироскопа — е винаги обща и вертикална спрямо повърхността на Земята.

Хеликожирът на Фоке Вулф: пилотирания свръхзвуков антигравитационен хеликоптер-ракета.

Първият представител на тези прости хибридни аеродинамично-антигравитационни устройства, на тези обикновени вертолети със спомагателни антигравитационни асисти или усилватели, е правопоточният хеликоптер и изтребител-прехващач на Фоке Вулф, тъй наречения „Хеликожир“. В български превод това значи винтокрил. Немското му име е „Triebfuegel Flugzeug“, или самолет със „самовъртящи се крила-лопати“. При по-внимателен анализ, след като читателите вече се запознаха с принципа на действие на жироскопните антигравитационните двигатели, може да се открие най-важното качество на този модел — че това е пилотиран хеликоптер-ракета с допълнителна антигравитационна подемна сила. Той е конструиран от главния конструктор на фирмата проф. Курт Танк, в сътрудничество с инженера по аеродинамика Мултоп, авиоконструктора фон Халем и заместника на проф. Танк — д-р Пабст (Бориславов, 94). Това е уникален апарат, задвижван от три правопоточни двигателя, чието жироскопиране на краищата на дългите хеликоптерни лопати създава и допълнителния антигравитационен ефект. Идеята за корпуса е заимствана вероятно от ракетата Фау-2, по-точно от нейния пилотиран вариант А-4В, като обаче не са използувани стреловидните крила, а също и ракетния двигател в задната част на ракетата. На неговото място е монтиран основния и прибиращ се в един капковиден обтекател колесник на това вертикално излитащо и кацащо чудо.

SCOLOR5: хеликожира.

Трите дълги хеликоптерни лопати с променлива стъпка и симетричен ламинарен профил се прикрепват за тялото зад пилотската кабина, по средата на корпуса, където е центърът на тежестта на

машината (Веско, 68). Те се монтират през 120 градуса в гнездата на една масивна гривна или пояс, която се върти свободно на лагери около вертикалната (надлъжна) ос на машината. Лопатите също така лагеруват в нея и могат по този начин да променят своя ъгъл на атака. През нея минават и тръбопроводите за горивото и кабелите за управление на трите двигателя, монтирани на външния край на лопатите. Хеликожирът излита вертикално, също като ракетата Фау-2. След това преминава в хоризонтален полет и накрая каца пак вертикално, с носа нагоре.

Това е една дозвукова реактивна хеликоптерно-антигравитационна бойна платформа с поведение, твърде различно от това на класическите хеликоптери. Най-уникалното в нея е вертикалната скорост на изкачване от 160 км/ч. Хеликожирът може също да достигне хоризонтална скорост от 960 км/ч (вероятно с фиксирани невъртящи се лопати-крила) и височина на полета от 20 км. — показатели, значително по-високи от тези на най-бързите витлови изтребители по онова време, и все още по-високи, отколкото който и да е съвременен хеликоптер. Само чопърите със спомагателни антигравитационни асисти, построени в „черните проекти“ — най-секретните и безотчетни разработки на американските военни — са изключение на горната констатация. При пикиране под пълната мощност на двигателите, в режим на фиксирани невъртящи се лопати (за него ще говорим след малко), Хеликожирът сигурно би станал и първият хеликоптер на Земята, преминал без никакъв проблем скоростта на звука.

Изумителните характеристики на машината се дължат не само на умишлено включените в черния списък и „забравени“ правопоточни двигатели с тяхната невероятна мощност, но главно на неочакваната поява на антигравитационния ефект, дължащ се на въртенето на двигателите на върховете на хеликоптерните лопати. Дългото около 5 м рамо на лопатата допринася за по-голям „маховичен момент“ — а оттам и по-голям антигравитационен ефект, даже и от сравнително леките правопоточни двигатели, които представляват кухи тръби без никакви движещи се части (Терз, V.94). Този основен жироскопно-антигравитационен ефект е комбиниран с допълнителния жироскопно-ентропиен антигравитационен ефект, получен от изгарянето на реактивното гориво в ротиращите правопоточни двигатели. Ако те не се въртяха, ефектът нямаше да се прояви (виж експериментите на Козирев, в първата глава, а също и Козирев, 1974 и 91). Твърде вероятно е при големи скорости на въртене вторият ефект да е вземал

връх над първия.

Хеликоптерът-ракета е задвижван от три правопоточни двигателя (тръби на Лорин), окачени на върховете на трите дълги хеликоптерни лопати. Хибридните двигатели са конструирани през май 1944 г. от проф. Валтер, съвместно с фирмите Дорние и Юнкерс, и включват основния маршеви правопоточен двигател — тръбата на Лорин, и стартовия ракетен ускорител — двигателят на Валтер, Walter Rohr. Тягата на всеки от правопоточните двигатели е 8200N (820kgf) (Бориславов, 94). Лопатите с диаметър от 10,5 м се въртят в равнина перпендикулярна на вертикалната ос на ракетоподобния корпус. Тази вертикална при старт и кацане ос преминава в надлъжна ос при хоризонтален полет — защото Хеликожирът се накланя при него в почти хоризонтална позиция.

При старт хеликоптерното витло е развъртано на място от вградените стартови ракетни Валтерови двигатели, докато се достигнат оборотите, създаващи необходимото налягане на постъпващия в горивните камери на маршевите двигатели въздух. Това високо налягане-запушалка в предния край на основните провопоточни двигатели (с малко приближение празни кухи тръби) е нужно за тяхното сработване и влизане в режим, защото без него изгорелите газове ще излизат не само отзад на двигателя, но и отпред, и той не би се помръднал наникъде. Тези три правопоточни двигателя, развъртащи 10-метровия пропелер, са монтирани поради малкото си тегло (спрямо еквивалентните турбореактивни двигатели) на краищата на лопатите. Чак след тяхното сработване и развъртането на пропелера апаратът излита вертикално.

При конвенционалния режим на неантигравитационен полет, след вертикалното излитане и преминаване в хоризонтален полет хеликоптерният ротор се спира и заключва неподвижно, като трите лопати се обръщат под ъгъл на атака от 90 градуса (тоест застават успоредно на надлъжната ос на машината). По този начин дюзите на трите правопоточни двигателя на върховете им се завъртат право назад и доставят хоризонталната тяга (Бориславов, 94). Две от застопорените неподвижни лопати служат като криле и са отпуснати под ъгъл от 30 градуса надолу спрямо хоризонталата, а третата лопата сочи нагоре като вертикален стабилизатор (като звездата на фирмата Мерцедес, гледано от носа на Хеликожира назад към опашката му.

ИЛСТР: хеликожирът на Бориславов, 101 стр.

При по-интересния антигравитационен режим на полета лопатите не се фиксират, а продължават да се въртят и при хоризонталния

полет, където надлъжната ос на корпуса е постоянно наклонена към хоризонта под ъгъл от 20–30 градуса, за да може да се генерира антигравитационната подемна сила. За да се максимизира тази сила, най-удачната посока на оста на въртене на витлото се оказва вертикалната. Затова при вертикалното изкачване на машината нагоре, където лопатите се въртят около вертикалната ос, в хоризонталната равнина, може да се прояви най-добре допълнителната антигравитационна подемна сила. Тя е създадена от жироскопиращите маси на трите двигателя, и най-вече от мощния ентропийно-жироскопно-антигравитационен ефект, създаван от изгарянето на горивото в камерите на двигателите (Терз, V. 91).

В края на втора глава на настоящата книга, след изложението на моята голяма обединяваща теория на жироскопните антигравитационни двигатели, бяха предложени няколко рецепти за повишаване на ефективността на генерирания антигравитационния ефект. При Хеликожира виждаме приложена първата от тях: да не се увеличава общото тегло на жироскопиращата част на двигателя, а чрез геометрични трансформации и придвижване на тежките части от конструкцията максимално близо до периферията, да се увеличава само маховичния момент на неговата въртяща се част, без да се променя нейното тегло. В случая виждаме трите двигателя изнесени на краищата на дългите хеликоптерни лопати, максимално отдалечени от централната вертикална ос на въртене, а леките части като кабината е монтирана в самия център на апарата (Терз, V. 94).

Въоръжението на Хеликожира се състои от две 20 мм автоматични оръдия MG 151/20 и две 30 мм автоматични оръдия МК 108.

Правопоточният Флюгелрад: висящата антигравитационна противосамолетна мина А-7.

Следващият представител на многобройните хибридни аеродинамично-антигравитационни модели е правопоточния безпилотен хеликоптер — противосамолетна мина, който носи секретната номерация А-7 на немското Луфтвафе (Луфтфарт…, 75). Сигурно има още много други секретни антигравитационни оръжия с формата на летящи чинии с това кодово обозначение А-7 (или V-7, Фау-7) — по мое мнение това е само едно от тях. То представлява една противо-бомбардировъчна „висяща“ мина, задвижвана от правопоточни двигатели и използуваща комбинираната подемна сила на хеликоптерното витло и на жироскопната антигравитация. Тя е построена на принципа на Хеликожира, и е неговия умален безпилотен

вариант. Разликата е, че мината има 8-лопатно витло и 4 правопоточни двигателя на върховете на 4 от лопатите, докато разгледаният по-горе Хеликожир има трилопатно витло с три двигателя на краищата на всяка от лопатите.

U024: правопоточна висяща мина в 2 проекции.

NLO8: --//--- картина, двете на 2 съседни страници.

Логиката на генерирането на антигравитационната подемна сила е абсолютно същата, както и при Хеликожира, затова няма да се спираме на нея още един път (Терз, V.91). Ще спомена само, че за разлика от него, който е извършвал по-значителната част от своя полет в хоризонтален режим, преследвайки своята плячка, при антигравитационната мина е точно обратното — по-голямата част от полета й преминава във вертикален висящ режим над охранявания обект, очаквайки жертвата да се приближи сама.

От предложените в края на втора глава рецепти за повишаването на ефективността на антигравитационните двигатели, без обаче да се повишава тяхната жироскопираща маса, при Хеликожира и при тази правопоточна мина виждаме да се използва втората от тях. Виждаме как немските конструктори се отказват от бавно-жироскопиращите апарати, задвижвани с бутални двигатели, като ванкеловата противосамолетна мина, разгледана в параграф 3.2. на предишната глава, и преминават към много по-бързо жироскопиращите апарати, развъртани със значително по-мощни правопоточни двигатели (Терз, V. 94).

Както и при Хеликожира — нейния по-голям и пилотиран родственик, и при мината лопатите на витлото са закрепени и лагеруват в една масивна гривна, въртяща се около средата на неротиращия и вероятно жироскопно стабилизиран с допълнителен малък жироскоп корпус. В него са монтирани бойната глава, резервоара за гориво и сложните електронни съоръжения. Те вероятно са подобни, или същите, като при Кугелблица, който ще разгледаме след малко, и включват телевизионна камера за дистанционно управление, а също и многобройни датчици-взриватели — акустични, магнитни, електростатични и инфрачервени — които усещат приближаването на масивните корпуси на бомбардировачите и насочват мината към тях, след което я взривяват (Веско, 68). В една рядка английска книга беше дадена фотографията на портативната черно-бяла ТВ камера и предавателят към нея.

Турбореактивният Гросфлюгелрад на Шривер.

Шриверовият Гросфлюгелрад, или „голямото лопатно колело“ в превод, е името, което аз дадох на големия почти колкото 5 етажна сграда следващ модел на гениалния конструктор, построен като бомбардировач със среден радиус на действие. В многобройната литература той е известен като Флюгелрада на Шривер, като неговия първи и единствен модел. Аз определено съм на мнението, че никой не би отпуснал толкова много пари на конструктора, без да е видял първо успешното изпробване на първоначалната серия от умалените витломоторни модели на неговото летящото колело.

Гросфлюгелрадът е естествено продължение на концепцията, залегнала в предишния модел на правопоточната противосамолетна мина А-7. При него просто е увеличен значително броят на лопатите на вентилаторния диск, като те са разположени вече толкова нагъсто една до друга, така че ако се поставят на нулев ъгъл на атака, не би останало никакво разстояние между две съседни лопати, и те биха се допрели. За да се удържат всички тези лопати в колелото, по неговата периферия е монтирана и една външна „капла“ — един масивен структурен пръстен. Но по-вероятно е не Флюгелрада да произлиза от мината, а точно обратното — тя да е неговото умалено безпилотно евтино 3–4 метрово копие, построена набързо по блиц-програмата за евтините Фолксшайби в края на войната, за да спре лавините от съюзнически бомбардировачи в небето на Германия.

U020: флюгелрада отгоре.

Турбореактивното „вентилаторно колело“ на Шриверовия Гросфлюгелрад-бомбардировач е неговото поредно участие в бясната надпревара за усъвършенстването на първоначалните немски летящи дискове, водена денонощно от десетки тайни конструкторски бюра. Както споменахме и в 3.2. на предната глава, това е и най-често споменаваната от всички немски летящи чинии, която въпреки това обаче е останала съвършено неразбрана от многобройните автори, които до един я смятат само за един по-странен лещовиден хеликоптер, който лети единствено чрез аеродинамичната тяга на вентилаторния диск, без да използва никакви допълнителни антигравитационни подемни ефекти. Както споменахме вече, в своите описания на реактивния Флюгелрад нито един от многобройните автори не е употребил ключовата дума антигравитация, още повече жироскопна антигравитация, или пък турбореактивен летящ жироскоп (Шпигел, III.50; Илюстрирте…, 52; Дас уфер, 52; Билд ам…, 53; Сийверс, 55; Луфтфарт…, 75; Дас нойе…, 57; Хайм унд…-1, 59; Веско, 68; Харбинсън, 80; Стивънс, В., 86; Бартън, 68; Моор, 85; Лусар, 59;

Матерн, 70; Бърдсил, 94; Терз, IX.95, VIII.94 и V.91).

Конструкцията на Флюгелрада е хибрид между хеликоптерен ротор, по-точно хеликоптерен „вентилатор“, и жироскопираща тежка маса. В него се използува както аеродинамичната подемна сила на хеликоптерния вентилатор, така и антигравитационната подемна сила, генерирана от жироскопирането на целия масивен корпус на чинията. Предполагам, че тя е построена и изпробвана доста по-рано, в периода около 1942–1943 г., а не през април 1945 г., както твърдят за нея многобройните дезинформационни статии и дизайнерски или поръчкови утечки, стараещи се да потулят цялото това феноменално развитие на десетките останали различни модели на още по мощни летящи чинии в Третия райх — мъчещи се да покрият всичко това чрез частичното разкриване на построяването на само един от най-простите варианти на немските летящи чинии, и скриването зад тази димна завеса на всичко останало (Нойе цайталтер, 57; Терз, V.94).

След изпитанията на много радиоуправляеми малки междинни витломоторни модели, траели вероятно година, а после и на предполагаемите по-големите пилотирани прототипи на изтребители-прехващачи, описани в 3.2. на предишната глава, най-накрая идва реда и на първия голям прототип, разработен като бомбардировач, с диаметър от 14,6 м — или колкото един автобус-хармоника. Той е задвижван от 5 стандартни турбореактивни двигателя. Първоначално това са били аксиалните двигатели BMW-003, а после и по-мощните Jumo-004, произвеждани серийно от фирмата Юнкерс Моторенверке за първия в света реактивен изтребител, приет на бойна служба — за „лястовицата“ на Месершмит — Ме-262 Швалбе (Шпигел, III.50). Първият прототип на Гросфлюгелрада — бомбардировач се разбива поради силните вибрации в не добре балансирания жироскопиращ вентилатор, който е имал размерите на едно виенско колело. След като Шривер влага доста усилия и изработва по-прецизно детайлите, за да подобри баланса на въртящото се гигантско колело, той успява най-накрая да вдигне апарата във въздуха.

„Летящото вентилаторно колело“ показва веднага своите изключителни характеристики, като достига скорост от 1000 км/ч по време на последвалите изпитания. Гигантският жироскопиращ диск, в централната част на който се помещават и резервоарите за горивото, се развърта от три реактивни двигателя, монтирани по средата на три масивни спици-греди, и „духащи“ тангенциално в хоризонтална плоскост. В центъра на диска се намира поставената на лагери и жироскопно-стабилизирана неротираща кабина. Под дъното на

кабината, което се подава в средата, под долната повърхност на вентилаторното колело, са монтирани двата тикащи двигателя. Те придават постъпателното движение напред на летателния апарат. Прибиращите се три телескопични крака на „колесника“ също са монтирани отдолу на невъртящото се дъно на кабината.

Вентилаторният диск е единствения източник на аеродинамичната подемна сила на апарата. Той е изпълнен от гъсто разположени, почти без процеп между тях трапецовидни (погледнато отгоре) хеликоптерни лопати. Техният ъгъл на атака може да се променя: при излитане и кацане ъгълът е по-голям, при висене на място и крейсерски полет — по-малък, а при следващите модели с ракетни двигатели, които могат да излитат и в орбита, ъгълът извън атмосферата е сигурно нула, и лопатите образуват един плътен диск (Шпигел, III.50).

Масивният периферен външен носещ структурен пръстен — „каплата“ на вентилаторното колело — има външен диаметър от 14,6 м и сечение от 20×20 см. Той удържа в пакет и носи лагеруваните окачвания на външните краища на големите колкото самолетни крила лопати с променлива стъпка. Вътрешният край на лопатите е окачен във вътрешния структурен пръстен, който се върти на лагери около кабината, и вътре в който са монтирани и масивните резервоари за горивото.

Основната антигравитационна подемна сила се генерира от жироскопното въртене (около централната вертикална ос на симетрия на чинията) на цялото масивно вентилаторно колело, съдържащо в себе си външния и вътрешен носещи пръстени, лопатите, трите развъртащи двигателя и резервоарите с гориво за тях. Поставянето на най-тежките компоненти на чинията, като резервоарите и двигателите, в нейната жироскопиращата част, е може би най-важното конструктивно решение, взето от Шривер, което гарантира ефикасната работа на апарата не само като обикновен хеликоптер, но и като антигравитационна летяща чиния, тъй като при бързото им въртене тяхното тегло се анулира и изчезва, особено при следващите модели с по-мощните ракетни двигатели, разгледани в шеста глава.

Допълнителна антигравитационна подемна сила се генерира от ефекта на двойно-спиновата жироскопна антигравитация, получен от двойно-жироскопиращите ротори на трите развъртащи турбореактивни двигатели, ротиращи едновременно около две оси: голямата централна вертикална ос на симетрия на чинията, и малките надлъжни хоризонтални оси на всеки един от трите турбореактивни двигатели (въртящи се заедно с целия корпус на Флюгелрада около

вертикалната ос). Още една допълнителна антигравитационна подемна сила се генерира и от ефекта на ентропийно-жироскопната антигравитация, получен от изгарянето на авиационния керосин в горивните камери на ротиращите турбореактивни двигатели.

При излитане, кацане и при резки маневри от висшия пилотаж дискът се върти с около 1600 об/мин, а при висене във въздуха и при крейсерска скорост — с 600 об/мин (Стивънс, В. Стайнман, 86). При неговото бързо жироскопиране се получава почти пълното изчезване на гравитационната маса на чинията, а от там и на нейното тегло.

Г-н Иван Бориславов, автор на поредицата „Реактивните самолети“ на същото издателство, беше така любезен да изчисли приблизителното предстартово тегло на заредената за полет Шриверова чиния на около 20 тона.

„Двигателите BMW-003 изразходват около 1 тон/час. За полет от 3 часа за 5 двигателя са нужни 15 тона гориво. То би се побрало в резервоар с обем 18 куб.м. Масата на двигателите е 5×0.4=2 тона. Масата на апарата, въоръжението и екипажа е 3–4 тона. Което значи стартова маса на Флюгелрада от 20–21 тона“ (Бориславов, 1996). Един от скептиците беше възкликнал с патос: „Това чудо може да го вдигне само нечиста сила, но не и три двигателчета с тяга по 800–900 кгс!!“

Не трябва да забравяме обаче, че чудото не е един вертикално-излитащ самолет, както английския Хариър например, където насочената надолу тяга на двигателите трябва да бъде по-голяма от теглото на машината, за да може тя да се отлепи от земята и да излети. При Флюгелрада бързото предстартово развъртане на корпуса до 1600 об/мин става още на земята, преди чинията да е излетяла, докато не се преминат тези критични обороти, над които се забелязва постепенната поява на истинското чудо — на жироскопната антигравитационна подемна сила, водеща до постепенното изчезване на теглото на чинията.

Така и малката тяга на трите развъртащи двигателя от по 900 кгс всеки е напълно достатъчна, за да се вдигне чинията във въздуха. А и първите експериментални полети на дали се провеждат с гориво за 3 часа полет. Заредена само за 30 мин. полет с 5×0,5=2,5 тона гориво, тя би тежала около 8 тона.

Нека да повторим още един път каква е нечистата сила, която вдига апарата във въздуха: чинията се издига нагоре и лети не поради вертикалната компонента на тягата на трите двигателя, не и поради хеликоптерната подемна сила на вентилаторния диск, а главно поради генерираните антигравитационни ефекти, олекотяващи целия корпус

(Терз, V.91).

U019: флюгелрада отдолу.

Г-н Бориславов зададе може би най-важния за тази ситуация въпрос (1996): „Защо трябва да се поставят всичките тези сложни лопати с променлива стъпка, след като много по-просто би било да се направи един голям плосък диск, като една гладка 15 метрова грамофонна плоча, и двигателите да се разположат по нейната периферия?“ Тогава подемната сила ще се генерира само от жироскопния антигравитационен ефект, и няма да има нужда от тези сложни за изработка лопати на вентилаторното колело. До същата идея стигат по-късно и конструкторите на извънбордния ракетен блиц, разгледан в глава 6.6., след като се оказва, че чисто-антигравитационните чинии без аеродинамични витла са много по-ефективни от хибридните хеликоптери-чинии.

Горният въпрос има два вероятни отговора. Първо, възможно е инж. Шривер да не е разбирал в началото, че Флюгелрадът му ще генерира жироскопна антигравитация, и да е правил изчисления си като за обикновен аеродинамичен хеликоптер. Пилотите също са го изпробвали като такъв, поне в началото. И чак в последствие са осъзнали огромното повишение на подемната сила, неочаквано появило се при високи обороти на вентилаторното колело. Особено след монтирането на три пъти по-мощните ракетни двигатели на по-късните модели, които са им позволявали да се вдигат на 20, на 50 и повече километри височина. Така постепенно конструкторът е започнал да подозира, че и някакво друго физическо явление се проявява при високите обороти.

Тогава е възможно инж. Шривер да е бил привикан настрана от есесовските офицери-физици, надзиращи проекта, и да е бил поздравен с неговото „откритие“ на антигравитацията. След което вероятно са го накарали да положи клетва за неразгласяване на тайните, и цялата програма е била засекретена на още по-високо ниво. Естествено те не са му казали и дума за всичките останали още по-напреднали частни проекти с електромагнитна и електростатична антигравитация, които са били много по-високо засекретени от Шриверовото летящо колело.

Вторият вероятен отговор е, че Шривер е знаел за антигравитационните възможности на своето творение от други немски учени още от самото начало, което му е помогнало да се пребори със скептицизма на колегите си относно възможността на конструкцията на Флюгелрада да издържи на огромните центробежни

натоварвания по време на полет с 1600 об/мин. Но поради по-голямото ротационно аеродинамично съпротивление на вентилаторното колело в ниските гъсти слоеве на атмосферата, явно не е било възможно да се вдигнат достатъчно големи обороти, които да предизвикат пълното изчезване на теглото на чинията, вследствие на генерираната жироскопна антигравитация. Затова в тези случаи е идвала на помощ и аеродинамичната подемната сила, създадена от въртящото се колело. А при полет във високите разредени слоеве на атмосферата вече е било възможно да се вдигнат нужните обороти, при които машината би летяла, поддържана изцяло от антигравитационната подемна сила.

Понеже за увеличаване на аеродинамичната подемна сила трябва да се увеличи стъпката на лопатите, това ще доведе до падането на техните обороти (вследствие както казахме на повишаването на ротационното аеродинамично съпротивление). Поради това обаче ще падне антигравитационната подемна сила. Значи увеличението на едната води до намалението на другата и обратно. Оставало е на пилота да намери по интуиция тяхното вярно съотношение за различните режими на полет.

Ако аз бях този пилот, аз бих направил следните два експеримента. Първо при старта, преди излитането, още на земята, бих поставил лопатите на вентилаторното колело на нулев ъгъл на атака, и бих го развъртял много дълго, до максималните възможни обороти, за да проверя дали не би се генерирала антигравитационна подемна сила, достатъчна за повдигането на Флюгелрада без помощта на аеродинамичната сила на лопатите. Ако това се окажеше недостатъчно, тогава бих вдигнал машината нормално във въздуха като хеликоптер до максимално възможната височина (10–15 км.), и там в по-разредената атмосфера бих повторил същия експеримент с поставянето на лопатите на нулев ъгъл на атака. Това вероятно би довело в началото до загуба на височина, но пък би повишило значително оборотите, а от там и антигравитационната подемна сила. Ако в един момент апаратът би започнал да се издига стремглаво нагоре, въпреки липсата на аеродинамична подемна сила — това би било индикация за мене, че антигравитационната подемна сила е надвишила теглото му и го е превърнала от обикновен хеликоптер в могъща летяща чиния.

Още няколко много интересни и неочаквани подробности. Фундаменталният принцип на еквивалентността между инерчната и гравитационната маса в механиката, открит и опитно установен от унгарския физик д-р Л. Етвеш, е залегнал в основата на цялата

физична теория на Земното привличане, на гравитацията и на теорията на относителността. Той гласи, че масата на едно тяло, определяща създаваното от него гравитационно поле (неговата т.н. тежка маса), съвпада с масата, определяща ускорението, получено от тялото под действието на дадена външна сила (неговата т.н. инертна, инерционна или инерчна маса). Или с други думи поведението на едно тяло във външно гравитационно поле, на което ние залепваме етикета гравитационна маса, е еквивалентно на неговото поведение в едно външно ускоряващо поле или сила (например една ускоряваща външна сила на ракетен двигател), и на това второ поведение ние залепваме етикета инерчна маса (по-точно транслационно-инерчна маса).

Може би д-р Етвеш е успял да пооткрехне малко вратата към тайнствения вътрешен механизъм на появяването на гравитационната и инерчната маси на едно тяло, и може би е налучкал правилната посока на разсъждение, че на едно по-дълбоко и по-високо йерархично ниво това е един и същ механизъм. Аз бих предположил тука, че този механизъм не е нищо друго освен същите извечни етерни циклони на всяко материално тяло, които в първите две глави се оказаха толкова важни за генерирането на антигравитацията като физическо явление.

А и тъй като Флюгелрадът и неговите части се движат със скорост, несравнимо по-малка от скоростта на светлината при описаните определено нерелативистични ситуации на експлоатиране, не би се наблюдавало според мен и някакво нарушение на това установено равенството между гравитационната и инерчната маси даже и при неговата експлоатация — еквивалентността между тях би трябвало да се запази и при полета на Шриверовото вентилаторно колело.

Значи тогава от изчезването на гравитационната маса при вдигането на определени обороти и влизането в режим на антигравитационния двигател ще следва, че ще изчезне и инерчната маса на летящия диск (Терз, V.94). Този ефект на изчезване на инерчната маса (inertial mass negation) е ефектът-близнак на изчезването на гравитационната маса (gravity mass negation) около работещите антигравитационни двигатели.

Това ще позволи на Флюгелрада да се ускорява значително по-бързо и лесно, отколкото нормалните летателни машини без антигравитация, което ме кара да вярвам на невероятните постигнати хоризонтални скорости от 1000 км/ч, дадени в литературата даже за първите полети на този модел чиния. От дългата съюзническа традиция след войната на скриване на най-интересните немски постижения, аз не бих се учудил, ако дори и тази доста

аеродинамично-неиздържана чиния би постигнала скорости превишаващи скоростта на звука. Може би даже няколко пъти скоростта на звука. Защо мисля така? В следващите глави, посветени на немските космични програми, ще говорим по-обстойно за техните космически полети и за възможността дори и на турбореактивните чинии да се откъснат от гравитационното поле на Земята и да не могат да се върнат обратно на нея.

Изчезването на инерчната маса също обяснява и много острите завои, които тази и всички последвали чинии са могли да правят. За апарати, лишени от инерчна маса, завои със свръхзвукова скорост под почти прав ъгъл не са представлявали никакъв проблем. Моите основания за това подозрение идват от една илюстрация в немското списание Шпигел (III.1950), където ясно се вижда, че не само няма предпазни колани за двамата пилоти на Шриверовата чиния, но не се виждат и никакви пилотски кресла около тях, и при нейните шеметни зигзази по цялото небе те управляват своя Флюгелрад стоящи прави на пода на кабината. При изчезването на инерчната маса пилотите не изпитват никакви!!! ускорения, даже и при най-острите маневри на чинията. Всичко това, което те чувстват като ускорения и сътресения, стоящи прави на пода в средата на кабината, и при най-резките маневри от висшия дисколетен пилотаж, като усещане е същото, както ако те биха стояли прави на пода във Фараоновата камера в недрата на Хеопсовата пирамида.

Изчезването на инерчната маса решава и още един нерешим на пръв поглед проблем: този за структурните натоварвания на конструкцията на апарата при това бясно въртене, и породените от това огромни центробежни сили. Инерчната маса на едно тяло е една и съща и за транслационното линейно движение, и за ротационното движение по затворен кръгов контур. Така че, ако изчезне транслационната инерчна маса, която позволява на пилотите да не се залепват като пощенски марки към стените на кабината при всеки един завой под прав ъгъл при свръхзвукова скорост, значи че ще изчезне и ротационната инерчна маса. А с това ще изчезнат напълно и центробежните сили, натоварващи корпуса на чинията (Терз, V.94).

Критиците на немските чинии бяха изчислили в една статия, че за да не се скъсат болтовете, задържащи тежките лопати срещу центробежните сили, те трябва да бъдат всеки с диаметър от около 14 см. Това изчисление е сигурно вярно за ситуации на въртене без генериране на антигравитация и изчезване на центробежните сили, но не и за нашия случай. Така, поради намаляващата и изчезваща инерчна

(транслационна и ротационна) маса, корпусът може спокойно да издържа на големите линейни и ъглови ускорения и натоварвания. Уникалната фотография на Флюгелрада в полет, която получих от виенското тайно общество Темпелхоф, все пак показва, че машината наистина е летяла успешно, независимо от това дали инерчната й маса е изчезвала напълно или само частично.

Говорейки за структурните натоварвания, не можем да не се спрем и на новите революционни материали, които немските металурзи и химици разработват за своите авангардни аеро-космични творения. Немците откриват и първи употребяват масово стъклопластите, вероятно и композитите от въглеродни влакна; а също и „металните сандвичи“, по-точно лепените многослойни „шперплати“ от множество валцувани дуралуминиеви листове с голяма якост; а също и композитите от типа „пчелна пита“, и много все още засекретени нови пластмаси. Титановите сплави изместват дуралуминия за най-отговорните детайли. За металокерамичните и синтерованите огнеупорни материали ще говорим по-късно в тази глава, а също и за най-секретните немски открития в областта на материалознанието — за „атомно-подредените“ суперматериали с инженирани атомни решетки.

U017: фото на флюгелрада в полет.

Въоръжението на Флюгелрада се състои предполагам от стандартни немски авиационни картечници и бордови оръдия, монтирани естествено в централно-разположената неротираща кабина, над вентилаторния диск. Аз мисля, че просто Луфтвафе-то никога не би отпуснало пари за такава рискована разработка, ако тя не би била предназначена за водене на бойни действия. В долната част на кабината, която изпъква под долната страна на вентилаторния диск, е предвидено и едно място за бордовия инженер, за да е близо до уредите за управление на тикащите маршеви двигатели. Той изпълнява и функциите на бомбардир във вариантите на Шриверовата чиния, които са разработвани като бомбардиравачи. В центъра на долната кабина, в средата на пода й, е монтиран голям илюминатор за наблюдение на земята при кацане, а също и за монтирането на бомбометния прицел.

Ракетните Флюгелради на д-р Шривер и инж. Хабермол.

Ракетните летящи вентилаторни колела на д-р Рудолф Шривер и инж. Ото Хабермол, построени в периода 1942–1943 г., вероятно са били първите и единствени действащи чинии-изтребители, задвижвани

с много по-мощните ракетни двигатели, но все още използващи неефективната смесена хеликоптерно-антигравитационна подемна сила (Шпигел, III.50). На тях ще се спра по-подробно в шеста глава, посветена на летящите чинии, задвижвани от ракетни двигатели.

Само бих отбелязал тука, че при трите поколения на Флюгелрада, задвижвани последователно от три генерации все по-мощни двигатели — първо с бутални, после с турбореактивни, и накрая с ракетни, ние виждаме най-красноречиво реализацията на втората рецепта за един още по-ефикасен жироскопен двигател с тежки маси, която беше предложена като теоретичен извод в края на втората глава на тази книга. Тя се състоеше в отказване от бавното жироскопиране на масивните корпуси с маломощните витломоторни двигатели, и преминаване към по-бързото жироскопиране на същите или даже олекотените корпуси с помощта на по-мощните турбореактивни, и накрая с най-мощните ракетни двигатели, като разбира се при това се запазва константно, или даже се увеличава произведението от маховичния момент и оборотите, а от там и подемната антигравитационна сила.

U023: флюгелрада в 2 проекции с изтрити двигатели.

За пример бих казал, че докато в 1941 г. мощността на първите пробни турбореактивни двигатели BMW-003, монтирани на Флюгелрада, е била около 5.93 kN (600kgf), то максималната мощност през юни 1944 г. на серийните ракетни двигатели на инж. Валтер HWK.109.509A е била 15.7 kN (1600kgf, даже 1700kgf), или около три пъти по-мощни от турбореактивните. Това е допринасяло за значително по-високите обороти на вентилаторното колело, а оттам и до по-големия антигравитационен ефект, особено в разредените горни слоеве на атмосферата.

Лещовидният Аеродин на Анри Коанда.

Лещовидният Аеродин на французина от румънски произход Анри Коанда, на един от най-гениалните и затова умишлено потулени авиоконструктори на този век, е една пилотирана летяща чиния с диаметър от около 10 метра, задвижвана от множество турбореактивни и правопоточни двигатели и вероятно конструирана частно във Франция от тамошните тайни общества. Тя изпреварва с около 10 години развитието на подобни апарати в Третия райх, и представлява един хибрид между антигравитационна летяща чиния и хеликоптер. При нея вече виждаме как антигравитационната компонента на подемната сила е преобладаващата, докато хеликоптерната подемна

сила е второстепенна и незначителна (Стивънс, В. и Стайнман, 86).

U034: аеродинът в 2 проекции.

NLO10: аеродинът като цяла рисунка.

Построен вероятно от френските тайни общества някъде през тридесетте години на този век, Аеродинът е прадядото на цяла фамилия от последвали го немски турбореактивни летящи чинии с жироскопиращи корпуси от времето на Втората световна война, и преди всичко на най-известния модел от тях — на Флугшайбата, или летящия диск на Белонцо, Хривер и Мииte, разгледан в края на тази глава — затова именно Аеродинът е разгледан тук преди нея, въпреки че е построен във Франция, а не в Германия.

За разлика от предишните модели, описани до тука, които са преди всичко хеликоптери с монтирани допълнителни антигравитационни бустъри или асисти, при Аеродина за първи път по-голямата част от подемната сила се генерира от комбинация от антигравитационни ефекти, а хеликоптерните лопати играят второстепенна подемна и главно балансираща роля. Главната антигравитационна подемна сила се генерира от жироскопирането, от въртенето на целия корпус, заедно с тежките двигатели и резервоари за горивото, около централната вертикална ос на симетрия на чинията. Централно-разположената отгоре на лагери кабина естествено не се върти, и е „стабилизирана“ с един малък жироскоп да стои неподвижно насочена в една посока, за да може пилотът да гледа напред и само напред по време на полет (Терз, V.91). Тъй като кабината има само една ос на въртене (степен на свобода) спрямо ротиращия около нея корпус — вертикалната ос на диска, ще й бъде нужен само един жироскоп за стабилизация.

Тягата за развъртането на корпуса се получава от десетте тангенциални периферни дюзи на турбореактивните двигатели — по една на всеки двигател. Това са първите известни на мен частно-разработени радиални турбореактивни двигатели с доста странна конструкция — с компресорни и турбинни пакети, приличащи повече на големите дисковидни колела на радиалните водни турбини на Пелтон.

Допълнителна антигравитационна подемна сила се създава от двойно-ротиращите ротори на турбореактивните двигатели, които се въртят едновременно около две оси: около „голямата“ вертикална централна ос на чинията, около която роторите се въртят заедно с техните двигатели и с целия корпус на чинията; и около „малките“ надлъжни оси на всеки един от турбореактивните двигатели. (Виж също експеримента на проф. Лейтуейт и на инж. Кид за двуосните или

двойно-спинови жироскопни антигравитационни ефекти, глава 1.3. и 1.4.). Поради сплесканата дискообразна геометрия на роторите и техния по-висок поради това „маховичен момент“, те са много ефективни за създаването на този т.н. „двойно-спинов жироскопен антигравитационен ефект“ (Трз, V.91).

Жироскопно-ентропийният антигравитационен ефект, появил се при изгарянето на горивото в горивните камери, които жироскопират заедно с целия корпус на чинията — както на правопоточните, така и на турбореактивните двигатели — ще създава допълнителна антигравитационна подемна сила. (Виж глава 1.4.; Козирев, 74 и 91; и Трз, V.91 и V.94).

Допълнителна второстепенна подемна сила се създава по аеродинамичен път от десетината малки хеликоптерни пропелери, по-точно вентилатори, разположени в подковообразни вдлъбнатини по периферията на въртящата се двойноизпъкнала чиния. Те са предназначени повече като механизъм за автоматично управление и контрол на стабилизацията на летателния апарат, отколкото като генератори на аеродинамична подемна сила. Те са развъртани, също както и целия корпус, от тангенциални струи газове, излизащи от върховете на лопатите им. Тези 10 вентилатора са окачени на карданни шарнири, и могат да се накланят и ориентират по всяка ос на пространството. Те са използват за създаването главно на хоризонталната компонента на задвижващата сила — за придвижване напред, или за спирачна тяга, а също и за наклонен полет във всеки един възможен ъгъл на изкачване.

Въпреки по-малката им маса и обороти, отколкото роторите на турбореактивните двигатели, десетте вентилатора също генерират една малка допълнителна двойно-спинова антигравитационна подемна сила поради тяхното едновременно ротиране също около две оси — „голямата“ централна вертикална ос на чинията и техните „малки“ собствени надлъжни оси.

Вертикално закрепените в корпуса около невъртящата се централна кабина правопоточни двигатели (тръби на Лорин) създават със своята вертикална тяга надолу още една допълнителна реактивна подемна сила. Не ми е ясно обаче как се е постигала голямата вертикална скорост на изкачване на огромния 10 метров диск с неговото още по-огромно аеродинамично съпротивление в тази посока? А тя е нужна да осигури необходимия скоростен напор на въздуха, постъпващ отгоре надолу в горивните камери на правопоточните двигатели, за да може да се създаде високото налягане на входа им, и да могат те да влязат в

режим.

За запалените физици измежду нашите читатели бих изложил моето предполагаемо обяснение. Възможно е обаче геният на Коанда да е използвал за целта някой не много известен още, или пък умишлено потулен физически ефект, като например ефекта на т.н. „Теслова вортексна помпа“, който е обратния ефект на този, използван при „Тесловата вортексна турбина“. И двете устройства се отличават със своите роторни пакети, съставени от много успоредни гладки плоски ненарязани дискове, разположени на милиметри един от друг. Нека да приемем, че цялата горна повърхност на Аеродина, жироскопиращ вероятно с 500–1500 об/мин (ако употребим данните от Шриверовия Флюгелрад, който разгледахме преди малко), е един гигантски и с малка апроксимация почти гладък диск. Тогава той би действал като един от плоските дискове на Тесловата помпа, и би изпомпвал радиално въздух в посока от периферията към центъра (така предполагам аз), създавайки по този начин едно повишено налягане над центъра, което ще подпомогне влизането в режим на правопоточните двигатели — но само при полет вертикално нагоре.

За разлика от центробежните компресори, които изпомпват флуида в посока от центъра към периферията, при вортексната помпа първо се развърта и установява един етерен вортекс, създаден от въртенето на гладките дискови пакети, а после този вортекс увлича и изпомпва флуида от периферията към центъра (по мое предположение). В случая на Аеродина за това изпомпване се използва естествено големия антигравитационен етерен вортекс, създаден от жироскопирането на целия корпус на чинията (за Тесла виж библиографията накрая на книгата).

За чудовищната ефективност на Тесловата вортексна плоско-дискова парна турбина бих споменал само, че още първите изработени от Тесла „настолни“ действащи модели на тази турбина с размери от около 80×30×30 см. са развивали мощност от 10 000 конски сили. Тази парна турбина-чудо е според мен и главния кандидат за двигателя на първия в света вертикално-излитащ и кацащ двуплощник, патентован от Тесла и построен частно в САЩ с пари на Илюминатите, за който съществуват мнения, че прелита без кацане Атлантическия океан, още преди комичният самолет на братя Райт да успее даже да се отлепи само на един метър от земята (Харбинсън, 80; Тесла, 96). Сега може би ни става ясно и защо този модел турбина никога не е включван в учебниците по топлоенергетика.

Още повече, че аз имам личните съмнения и подозрения, че при

тази вортексна турбина се създават и условия за генерирането на допълнителна безплатна енергия, точно както и при вортексната двойно-спинова водна турбина на Виктор Шаубергер се генерират големи количества такава безплатна енергия. Етерните вортекси, създадени от двете турбини, влизат в ротационен вортексен резонанс с физическия вакуум и се подвключват към неизчерпаемите вортексни енергийни мрежи на Вселената. Разликата между двете турбини е, че Шаубергеровата работи в затворен цикъл, като не консумира повече вода, след като един път е напълнена с нея в началото. При Тесловата вортексна „едно-спинова“ парна турбина с отворен цикъл има нужда да се подава постоянно ново количество пара под налягане в турбината. Но произвежданата „на вала“ енергия е значително повече, отколкото термичната енергия, отдавана от парата в турбината.

Това съвсем не противоречи на закона на запазване на енергията, а напротив — го потвърждава по още един ефектен начин. Турбината не работи като перпетуум-мобиле, произвеждайки енергия от нищото, а само като един КОНВЕРТОР, който преобразува един вид още неизвестна на науката енергия (например гравитационната енергия на физическия вакуум) в друг вид известен и употребяван от практиката енергия — механичната енергия на въртеливото движение (виж глава 2.9.).

4.2. Хибридни аеродинамично-антигравитационни модели: хибриди между летящи чинии и самолети.

След като разгледахме хибридите между чинии и хеликоптери, време е да разгледаме и хибридите между чинии и самолети. Това са тъй-наречените самолети с антигравитационни асисти, и при тях подемната сила се определя от двата основни нейни компонента: антигравитационната подемна сила на жироскопиращия около вертикалната ос антигравитационен двигател, и класическата аеродинамична подемна сила на самолетното крило. В началото на пета глава пък ще разгледаме и хибридите между летящи чинии и ракети.

U029 над UO26 (ако 2-те са на един файл, то тогава U026):

RFZ-1 — летящата курабия — рисунка и снимка.

За да подготвя почвата за последния и най-грациозен модел от всички останали немски антигравитационни летящи чинии-изтребители с въздушно-реактивни двигатели с вътрешно горене от времето на Втората световна война, в следващите два параграфа ще обобщя великите, но умишлено „забравени“ постижения на двама гениални немски учени — на д-р Ойген Зенгер, един от пионерите на правопоточния двигател и на космичната совалка, която той проектира още през 1929 г. и я конструира вероятно през 1944 г. — и на проф. Александър Липиш, геният на правопоточните свръхзвукови и орбитални бомбардировачни совалки, използвали за пръв път допълнителна антигравитационна тяга. Защото след войната имената на тези гениални учени са заличени за почти половин век от всички библиотеки в света, в най-добрата Оруелова традиция на романа му „1984“.

Нека да се опитаме да отгатнем защо наистина? Защото правопоточните самолети на проф. Липиш са достатъчно прости, за да може всяка средно-развита индустриална страна евтино да си ги откопира сама, заобикаляйки световния монопол на производителите на скъпите турбореактивни двигатели, притежаван от една единствена банкерска фамилия. Това е възможно поради простата причина, че те нямат никакви движещи се и особено въртящи се части, които да изискват прецизни металообработващи машини за тяхната обработка, поради което могат да бъдат изработени дори на ръка — изковани и занитени, използвайки за целта само минимален брой прости

инструменти. Стоманените части на двигателите им (даже целите двигатели) могат да се изработят от тръби за нефтопроводи например. Термоизолацията на горивната камера на двигателя (дори това да е и един лесно-заменяем двигател за еднократна употреба) може да се реши с обикновени керамични топящи се и сублимиращи огнеупорни тухли, подобни на тези употребявани в металургията; и с принудителното охлаждане на камерата отвън от струята атмосферен въздух — колкото и да се загрява двигателят отвън при свръхзвуковата си скорост в атмосферата, винаги външната температура би била значително по-ниска от вътрешната.

Освен това някои от правопоточните изтребители на д-р Зенгер могат да достигат свръхзвукова скорост, използвайки за гориво каменни въглища — по-точно въглищен прах или гранули! Да, обикновен въглищен прах! Това е още една причина името на учения да потъне в тотална забрава. Коя страна би тръгнала да купува скъпия авиационен керосин от западните монополи, щом като би могла да захранва самолетите на военновъздушните си сили и дори на гражданската си авиация с въглищен прах от своите местни находища! И никакви петролни картели, и никакви скъпи рафинерии не биха били необходими. Един полет от Ню Йорк до Париж би траел само 2–3, а не 7–8 часа, като сега, ако преминаваше на височина 20–30 км, и само 50–60 минути, ако преминаваше извън атмосферата, на височина 200–300 км по балистична траектория.

„Летящият клин“ — свръхзвуковия планер на проф. Липиш.

В началото на четиридесетте години проф. Александер Липиш специално построява своя революционен свръхзвуков планер DM-1 като евтина експериментална свръхзвукова безмоторна платформа. Най-невероятният планер, който е бил построяван някога на Земята, е от типа летящо крило, по-точно летящ клин, със силно-делтовидно крило с ъгъл на делтовидност от около 55 — 60 градуса. Планерът-стрела се състои от два остри праволинейни клина с общ връх — хоризонталният равнобедрен клин служи за крило, а вертикалният правоъгълен, с кабината на пилота вписана вътре в него, служи едновременно и за вертикален стабилизатор. След като е изтеглен на буксир от един двумоторен бомбардировач Дорние Do-217 до височина от 10 км, планерът вероятно е в състояние да достигне свръхзвукова скорост при безмоторно вертикално пикиране надолу. Да не забравяме, че един друг гениален немски модел на планер с криле с

отрицателна стреловидност, сочещи не назад като нормални криле на реактивен самолет, а напред като остриета на тризъбец, е достигнал скорост от 960 км/ч при същото такова безмоторно пикиране вертикално надолу. Неговото аеродинамично съпротивление е значително по-голямо от това на планера-клин на проф. Липиш.

С допълнителни ракетни ускорители летящият клин достигнал скорост от 1360 км/час, или доста над Мах-1 (Ратхофер и Етъл, 92). Предполагам, че това става при хоризонтален полет, което значи, че и скорост от Мах-2 би била достигната при пикиране вертикално надолу на пълна газ, а с още по-мощни двигатели даже и при хоризонтален полет. От всички не-антигравитационни апарати в немския арсенал, този невероятен летящ клин е може би първият самолет в света, който благодарение на своята авангардна аеродинамика преодолява не само звуковата бариера, но и Мах-2.

А Чък Йегър и неговото шумно „първо покоряване“ на звуковата бариера пет години по-късно в САЩ, на 14.10.1947 г., с неговия самолет с нестреловидни криле, е само една умело направена димна завеса, за да се скрият зад нея от останалия свят много по-ефективните обтекаеми свръхзвукови форми на летателни апарати, изпробвани от немците няколко години по-рано. Горкият Чък наистина. Неговият тромав самолет с прави криле изглежда като примитивна каруца до дяволския устремен клин на планера на проф. Липиш. Да оставим настрана факта, че даже и този „самолет-рекордьор“ на Чък, неговия Бел Х-1, произведен от фирмата Бел Еъркрафт, е също един типичен и „предъвкан“ стар немски модел — вероятно копиран от двумоторния свръхзвуков ракетен изтребител с прави криле DFS-346, проектиран в началото на войната от немското Аерокосмично дружество, и впоследствие построен за американците от пленените немски инженери.

След войната проф. Липиш разработва в САЩ съвместно с фирмата Конвеър прототипа на своя революционен делтовиден свръхзвуков изтребител XF-92A, от който последва цяла серия делтовидни свръхзвукови изтребители-прехващачи: YF-102, F-102 и F-106; а също и първия голям американски свръхзвуков бомбардировач с делтовидни криле B-58 Hustler. Но на нито един от тях американците не се решават да монтират правопоточните двигатели на д-р Зенгер, „за да не изпуснат духа от бутилката“ както се казва — за да не покажат на света на какво наистина са способни тези уникални двигатели.

Правопоточните двигатели-гиганти на д-р Ойген Зенгер.

Както може да се очаква, изследванията и разработките на един от пионерите в немските и световни правопоточни авиационни модели проф. д-р Ойген Зенгер стават следващата поредица от гениални немски открития, засекретени и потънали в забрава след войната. Завършил докторат на 25 години, младият Зенгер е един от най-гениалните немски авиационни конструктори. Неговите новаторски изследвания върху правопоточните двигатели, продължили пионерната работа на Куно, Рене Лорин и Рене Ледюк във Франция, и на инж. Люксхолм и проф. Валтер в Германия, започват един хубав ден с монтирането на преработена за целта стоманена канализационна тръба с диаметър от един метър върху камион, препускащ надолу по стръмен път, ускорявайки до точката на възпламеняване това ревящо и огнебълващо чудовище на гърба си. Запазила се оригинална снимка от тридесетте години на този най-бърз камион в света беше публикувана наскоро в списанието на Смитсонския аерокосмичен музей във Вашингтон. Правопоточният двигател е много прост за изработка наистина, след като един път са направени сложните аеродинамични и термодинамични изчисления на сеченията на последователните секции: всмукваща, компресорна, горивна и соплова.

В началото на века немците експериментират с най-различни машини, задвижвани с ракетна тяга — планери, състезателни пистови коли, релсови коли, шейни върху лед, даже десантни или радиоуправляеми лодки-мини на военноморските сили. Възможно е да са били използвани стартови ракетни ускорители, за да засилят камиона например до 200 км/час преди включването на носения от него „правопоточен двигател“. Това не е чак толкова голяма скорост за един камион, след като световният рекорд даже за парен локомотив, теглещ нормален пътнически влак е 204 км/час на специално-подготвена отсечка по трасето Лондон-Манчестър. Опитите обаче вероятно показват, че само при едно малко невнимание на шофьора камионът може да излети от пътя като ракета с тези хиляди конски сили, завързани за гърба му. Зенгер разбира, че за по-сериозни опити са необходими и по-големи скорости на предварително ускоряване на правопоточния двигател, преди той да може да се включи.

Все така недоволният от себе си д-р Зенгер уголемява своето творение още повече, увеличавайки мощността му четирикратно, като просто взема една по-голяма канализационна стоманена тръба с диаметър от около 1,5 м. Понеже монтирането на този ревящ огнемет с проектирана мощност от 20 000 конски сили (14 700 kN) при скорост над Мах-1 не би било възможно върху един камион, д-р Зенгер се

ориентира към по-сигурния и изпробван от немските военновъздушни сили изпитателен стенд — към двумоторния бомбардировач-лаборатория Do-217 на Дорние.

Този гигантски двигател, с диаметър почти колкото тялото на бомбардировача, е монтиран върху него, точно както 40 години по-късно инженерите от НАСА окачват космичната совалка върху самолета-транспортьор — модифицирания Боинг-747. Бомбардировачът се издига на голяма височина, и стартовият бутон е натиснат. Надявам се неговият пилот да е имал късмет да не насочи твърде високо към хоризонта носа на своята машина, защото според мене е съществувала реалната възможност само за броени минути тя да излети в балистична траектория извън атмосферата.

ИЛСТР: от Бориславов, стр. 131, напреко на страницата:

Гигантският правопоточен двигател на д-р Зенгер с диаметър около 1.5 м и мощност 20 000 к.с. (44100 кВ), монтиран върху летящата лаборатория — бомбардировачът Do-217 на Дорние.

А не трябва да забравяме все пак, че този гигантски двигател е направен от една малко видоизменена, но все пак банална стоманена канализационна тръба; че той има вместо горивна помпа една най-обикновена градинарска водна помпа, задвижвана вероятно от стартер на лека кола; и използва няколко обикновени петролни варели вместо резервоар за гориво. Това е всичко. Уникалното качество на правопоточните двигатели е, че колкото по-висока е скоростта на полета, толкова по-голяма става тягата и се намалява разходът на гориво, поради покачването на температурата и налягането в горивната камера — а оттам и на термодинамичното КПД на изгарянето на горивото. Най-важната подробност е, че този огромен двигател всъщност е мащабно-намаления модел на още по-невероятен двигател с мощност от 60 000 к.с. (44 000 kW). На негова база д-р Зенгер е предвиждал да създаде свръхзвуков височинен изтребител-прехващач.

Колкото и налудничави да звучат тези планове, през 1943 г. д-р Ойген Зенгер, д-р Ирене Брет и инж. Александър Липиш наистина започват проектирането на този мезосферен прехващач. Той е задвижван от гигантски правопоточен двигател Лорин-Зенгер с диаметър от 2.5 м и мощност 60 000 к.с. Температурата в неговата горивна камера е трябвало да достига 6 000 С, или толкова, колкото е на повърхността на Слънцето. За този модел засега нямам скица от външния вид на корпуса. Проектирало се е да излита с помощта на барутен ускорител с тяга от 3 000 кгс. Съвсем е ясно, че само

материали с атомно-подредени решетки, като произведения от немците по извънземно ноу-хау материал „Импервиум“, за който ще говорим след малко, биха могли да издържат на тези температури при двигатели с дълъг ресурс, предназначени за многократна употреба.

Антиподалният бомбардировач: ракетният суборбитален стратегически ракетоплан на д-р Зенгер.

Подозирам, че този гигантски 2.5 метров двигател, споменат в предната точка, от който имам вече няколко снимки в режим на полетни изпитания, е бил подготвян също така и за т.н. Зенгеров „антиподален“ суборбитален бомбардировач-стратегически ракетоплан. По точно за неговата подобрена правопоточна версия — за усъвършенстваните правопоточни първа и втора степени на неговата ракета-носител. Запускът се е планирало да се осъществи посредством огромен стартов катапулт — един ракетен ускорител-шейна, който да засили до необходимата скорост следващите две правопоточни степени. Този подобрен правопоточен вариант на ракетата-носител е разработен от първоначалната конструкция, която използва само ракетни двигатели в първите две степени, и е конструиран от Зенгер като конкурента на пилотираната балистична ракета A-9/A-10.

Подобрението при правопоточната версия се заключава в това, че не трябва да се носи на борда тежкия окислител за първите две ракетни степени, а се използва вместо него безплатния кислород от въздуха. Първоначалният ракетен вариант на антиподалния бомбардировач на Зенгер ще бъде описан накратко в шеста глава, в раздела за немските ракетни космични програми.

Легенди за вироглавите „Черни птици“.

Ние можем да разберем от следващата комична история защо Зенгеровите двигатели-чудовища са се „загубили“ безследно след войната. За дълбоко засекретените истински възможности на правопоточните двигатели бих разказал една много смешна и невероятна история за заешкото сърце на пилота на един американски разузнавателен самолет Локхийд SR-71 Black Bird, „Черната птица“. Тази история ми беше разказана анонимно на една уфологична конференция в САЩ. Това се случило по време на поредното „джентълменско“ прелитане на въпросния пилот над територията на Съветския Съюз, станало значително по-късно след свалянето от руснаците на Гари Пауърз и неговия шпионски самолет.

U-2 през 1961 г.

В един прекрасен слънчев и безоблачен ден, каквито са между впрочем всички дни в годината на стратосферната височина над 30 км, точно като прелитал над най-секретната руска военна база, злополучният пилот на Черната птица изведнъж с ужас забелязал една голяма червена светлина да мига право пред него на инструменталното му табло — една нова и неизвестна до тогава на американците съветска стратосферна свръхзвукова ракета от типа земя-въздух го била прихванала и „заключила“ със своя радар, и бързо се приближавала отзад, насочена право в огромните сияещи дюзи на неговите правопоточни двигатели. От американците никой до тогава не бил чувал нищо за тази нова ракета, която била вече на стотици метри от прекръстването на тази Черна птица в „Жар птица“. А руснаците май ги делели само секунди от следващия голям международен скандал с американците.

В тази нажежена ситуация обзетият от паника пилот на птицата направил нещо, което никой пилот в здрав разум не би трябвало да прави с нея — той забравил за най-строгата забрана да не се вдига повече от Мах-3, и почти огънал ръкохватките на лостовете за газта, избутвайки ги в паниката до отказ напред с едната ръка, като в същото време издърпал към себе си лоста за управление с другата. Ракетата вече като че ли се виждала в неговото огледало за обратно виждане.

Тогава станало чудото — Черната птица като че оживяла и съвсем лесно изпреварила преследващата я ракета, величествено повдигайки носа си и понасяйки се с грохот косо нагоре към черния небосклон. Това било последното нещо, което пилотът си спомнял, преди да загуби съзнание от огромното ускорение.

Когато след време той се свестил отново и отворил очи, трябвало много да премигва под своя херметичен космонавтски шлем, докато да разбере къде точно се намира — в оглушителната тишина пред очите му величествено и доста бързо се въртяла под черното звездно небе синевата на един огромен океан, обаче много странно защо изпъкнал — като училищен глобус. Ето че бързо се приближавала и някаква суша, която подозрително приличала на Австралия, а до нея като че ли и Нова Зеландия. Чак като се свързал със суперсекретната американска база в Пайн Гяп, в средата на австралийската пустиня, той получил потвърждение за своя най-голям страх — неговата Черна птица била влязла в орбита около Земята! И е трябвало много спешно да се вика една голяма чиния от флотата на тайното глобално правителство, която да свали на пръсти непослушната птица обратно на земята.

За да се потули тихомълком големия скандал, който би избухнал в аеро-космичните кръгове на планетата, когато някой би забелязал тази обемиста играчка там горе — добре видима от земята и с обикновен бинокъл в нощното небе. Дори и любители астрономи можеше да фотографират нейния бордови номер до емблемата на американските ВВС със своите домашни телескопи. В какъв ужасен „птичи-гейт“ би се оказала НАСА тогава, ако би се наложило да обяснява на световната преса как по дяволите тази голяма птица е успяла да се качи там горе.

Колкото и невероятна да звучи за мен една история, аз никога не я отхвърлям просто така — само защото ми се струва неправдоподобна. Като правило я вкарвам да отлежава в моята голяма колекция от странни данни, сред десетките други също толкова трудни за повярване истории, докато случаят не ме доведе до втора такава подобна история. За мен това беше случайната среща, пак на една уфологична конференция, с един обикновен фрезист в една необикновена фирма. Той беше работил десетки години в Локхийд, и още на първата моя разказана случка за Черната птица, се реваншира с няколко феноменални истории от дългогодишната експлоатация на тези невероятни самолети. От тях ставаше ясно, че е имало многобройни случаи, известни на обслужващите персонали по базите, а също и на фирмата производител, в които поради грешка на пилота птиците са напускали атмосферата, техните двигатели са угасвали, и самолетите са излизали в суборбитални полети, високи по 100–200 км, при които пилотите е трябвало да чакат десетки минути да навлязат обратно в атмосферата, за да могат да запуснат отново двигателите си и да се приберат в базите си.

Разликата между суборбитален и орбитален полет зависи единствено от полегатостта на траекторията — при по-стръмно изкачване, поради по-бързото излизане от атмосферата и настъпването на кислороден глад, двигателите угасват по-рано, преди да наберат по-висока скорост. При изкачване с по-слаб наклон може да се намери оптималния ъгъл спрямо хоризонта, който да позволи на гърмящата птица да превиши първа космична скорост, преди двигателите й да успеят да изгаснат при излизането им от атмосферата.

Това е може би и най-голямата тайна, която немците откриват при техните мезосферни експерименти с ракетите-сонди Фау-2, които стигат до 150 км, а по-късно и с двустепенната ракета А-9/А-10, която стига до 350 км височина. Стратосферата (от 15 до 50 км височина) съдържа 99% кислород и азот. Мезосферата (от 50 до 500 км) съдържа кислородни молекули и атоми чак до 150 км височина. Те съвсем

свободно биха поддържали горенето в един правопоточен двигател на височина от 75 до 100 км, стига той да се движи с Мах 20–30. Защото въпреки силно-разредения въздух там горе, при тази огромна скорост за единица време през входния отвор на правопоточния двигател преминава 20–30 пъти повече обем въздух (ако и да е разреден), отколкото при Мах-1 в ниските слоеве на атмосферата. Този огромен обем е напълно достатъчен да набави необходимия кислород за горенето, и да създаде „запушалката“ от повишено налягане на входа на правопоточния двигател, за да може той да работи „в режим“.

След като откриват тази проста истина, ракетните конструктори от Пенемюнде спешно модифицират ракетата А-4В — пилотирания стреловиден крилат вариант на Фау-2. Те монтират в задната й част един правопоточен двигател, и започват да експериментират с разнообразни оптимални траектории на полета, които да постигнат максимална скорост и дългобойност. С учудване откриват, че правопоточния двигател няма горна скоростна граница на угасване в атмосферата — дори и при първа космична във високите разредени слоеве на атмосферата над 75 км височина той не угасва, защото поради огромната скорост пак е в състояние да „загребва“ даже и от разредената атмосфера нужния кислород за своето горене. Така модифицираната ракета се изстрелва като втора правопоточна степен в двустепенната пилотирана балистична ракета А-9/А-10, и има значително по-голям таван от стандартните 350 км височина на ракетния вариант на същата ракета. Но за ракетните космични програми на Третия райх ще говорим по-подробно в шеста глава.

Да се върнем пак на Черната птица. Собственото си тегло, което тази вироглава птица би успяла да качи в орбита, е от порядъка на 40–50 тона?? незаредена с гориво. Сега може би става ясно защо правопоточните технологии, разработени от немците, са включени в черния списък след Втората световна война, и абсолютно изчезват от авиационната промишленост.

Какви са вялите аргументи, заради които те са така скоростно забравени и потулени? „Газовата струя издавала адски шум! Много вибрирали! Много дълъг бил пламъкът зад двигателя и се виждал от километри! Били страшно лакоми за гориво“ Този тотален „мораториум“ на използването на правопоточните двигатели след войната е нарушен може би само за няколкото малки разработки на безпилотни военни ракети — достатъчно малки все пак спрямо размерите на гигантските двигатели, изпробвани от д-р Зенгер, за да се застрахова тайното правителство, че не ще изведат своите товари в

орбита. Даже и тези малки разработки в последствие също са тихомълком закрити, без всякакви обяснения, защото и те показват феноменални резултати. Като например американската правопоточна ракета Навахо, или руския правопоточен безпилотен междуконтинентален бомбардировач „Буря“ (Бориславов, 94, т.3), който вероятно също е разработен по стари немски проекти.

Другото изключение на този мораториум са хибридните турбореактивно-провопоточни двигатели на самата Черна птица, които обаче са твърде комплицирани, за да могат да се произведат от една средно-развита индустриална страна — затова те са оставени да влязат в експлоатация, но даже и с тях се появяват доста неприятни „проблеми“, както току-що видяхме.

Причината за пълното потулване след войната на Зенгеровите открития е нещо много повече от колосалната мощ на правопоточните двигатели, напълно достатъчна евтино да изведе голям пилотиран космически кораб в орбита. Защото по тегло на качен в орбита товар Черната птица май отстъпва само на ракетата носител Аполо/Сатурн-V, която изхвърля в орбита товар колкото един парен локомотив от 150 тона. Истинската причината за това „забравяне“ е голямата опасност за световния банкерски картел, идваща от тяхната крайна простота и нисък технологичен праг. Тази възможност за лесно копиране подклажда призрака на загубването на големия и тлъст световен монопол на производство на сложните аеро-космични турбореактивни и ракетни двигатели, и на скъпите горива за тях — и навлизането на страните от Втория и даже Третия свят в този монополен пазар, използвайки простата и евтина правопоточна технология и още по-смешните горива за нея. А те са били разработени преди повече от половин век от немците, с вече отдавна изтекли патентни и авторски права върху тях.

В действителност едно просто и малко модифицирано парче от стоманена тръба за нефтопровод ще свърши работата — и колкото по-голям диаметър е то — толкова по-добре. Така че от една голяма тръба с диаметър от 3 до 5 м могат да се изцедят между стотици хиляди и милиони конски сили мощност — напълно достатъчно да се изведе и най-големия кораб в орбита по една удължена наклонена траектория, за да се попречи на двигателя да изгасне преждевременно от липсата на кислород след излизането от атмосферата, преди набирането на необходимата за това първа космична скорост. Въпреки голямото количество гориво, нужно за тази цел, не трябва да забравяме, че правопоточният двигател винаги гори в пари почти наполовината от

една ракета, тъй като той си набавя окислителя директно и безплатно от атмосферата. А първоначалните стартови ракетни ускорители-шейни, поставени върху наклонен релсов път, са задвижвани от евтини твърдотелни ракетни двигатели. Те могат да се употребяват многократно, което значително намалява цената им спрямо еднократно използваните ракети-носители със сложните течни ракетни двигатели и скъпо струващите турбопомпи за тях.

Но както казахме в първа глава — една беля никога не идва сама за тайния глобален банкерски елит. Не само, че д-р Зенгер конструира тези невероятно прости двигатели, но той и немските химици имат наглостта да открият и още по-прости и евтини горива за тях, от които петролните монополи не печелят нищо. За да се изпробват тези алтернативни горива, е конструиран един огромен правопоточен двигател с диаметър от 1,5 м, работещ с най-обикновени каменни въглища. Експериментира се с обикновени въглищни гранули или фин антрацитен прах с големина на зърната от порядъка на микрони (Бориславов, 96). От „резервоара“-бункер те са подавани по тръба вероятно от един шнеков винт и са изсипвани отпред, непосредствено преди въздухозаборния отвор на двигателя, за да бъдат засмукани в него от въздушната струя. С тази гениална хитрина се елиминира даже необходимостта двигателят да има и сложна горивна турбопомпа както при ракетите, която да нагнетява горивото срещу високото налягане в горивната камера. Двигателят с мощност от 20 000 к.с. (14700 kW) е инсталиран в специално конструирания за целта едноместен околозвуков изтребител-прехващач Sk-14 Шкода-Куба, „Shkoda-Kouba“, за който се говори, че е достигнал височина на полета от 18 000 м, и скорост от 1 000 км/ч — приближаваща се до скоростта на звука. С едно пикиране на пълна газ този самолет би станал и първия свръхзвуков самолет в света, летящ с каменни въглища. Следващият свръхзвуков вариант с делтовидни криле е проектиран за скорост около Mах-3 — 3 200 км/ч. С каменни въглища!

ИЛСТР: от Бориславов, стр. 134, Skoda-Kouba Sk-14 в 3 проекции.

Проект за евтин изтребител Шкода-Куба Sk-14 с правопоточен двигател Зенгер, работещ с каменни въглища (стрити до микрогранулен размер).

ИЛСТР: от Бориславов, стр. 132, Skoda-Kouba Sk-14 в полет, на 2 съседни страници.

Мезосферният хиперзвуков правопоточен бомбардировач „Липиш-делта VI“.

След цялото това огромно разнообразие на авангардни свръхзвукови конструкции за планери и изтребители, проф. Александер Липиш решава да проектира следващата своя „бомба“ — по-точно своя уникален хиперзвуков бомбардировач. Нека да проследим как той стига до това свое съвършено творение.

След като завършва основното проектиране на своя делтовиден околозвуков ракетен изтребител Месершмит Ме-163 Комет някъде към 1942 г., проф. Липиш продължава трескаво да експериментира със свръхзвуковия си планер DM-1, за който споменахме по-рано; и с още много други авангардни делтовидни геометрии. Натрупаната безценна информация му помага да проектира през април 1944 г. поредния си свръхзвуков самолет — хиперзвуковия бомбардировач Липиш-Делта VI, обединяващ делтовидното крило с правопоточния двигател. От цялата огромна галерия от невероятни самолети с устремени клиновидни 10:53 (корпуси, с които той експериментира, проф. Липиш избира най-доброто за това свое велико творение.

Революционния модел на новия правопоточен двигател пък той доразвива от първоначалните груби прототипи на Рене Лорин и на д-р Зенгер. Каква е уникалната идея на конструктора? Да сплеска двигателя и да го напъха в крилото: да напъха цилиндричните Зенгерови двигатели в своите сплескани клиновидни корпуси-летящи крила. За тази цел той метаморфозира цилиндричната тръба на двигателя в един клиновиден контур с променливо сечение, вертикално-сплескан като калкан, това сплескано сечение точно следва тънкото клиновидно делтовидно крило, вътре в което се вмества двигателя. По аналогия на мокрите крила-резервоари, Липиш открива и построява и „горещите“ крила-двигатели (Липиш, 52).

ИЛСТР: от Бориславов, стр. 135, Липиш-делта VI.

Трябва да помним, че все пак този двигател не е нищо повече от една сплескана куха и празна тръба без нищо в нея. Само трябва да се спази точната геометрия и вътрешни сечения на последователните секции на двигателя. Въпреки това д-р Зенгер получава един уникален мезосферен хиперзвуков бомбардировач без нито една подвижна и въртяща се част в своя двигател — може би с изключение на горивната помпа, която сигурно е една стандартна помпа от турбореактивен двигател. Освен това ако няма керосин под ръка, самолетът му би летял и с въглища, със захар на пясък, с рициново масло, свинска мас или мляна изсушена царевица, която също вероятно е разглеждана като възможно алтернативно и „подновяемо“ гориво от изобретателните немски химици. Един шнеков винт би ги доставял

пред входния въздухозаборник на двигателя, и след това една „торо-разпръсквачка“ би ги размесвала с въздушната струя, нахлуваща в двигателя.

Да не забравяме, че шестте хиляди ракети Фау-2, които са изстреляни срещу Англия по време на войната, и които предизвикват евакуацията на един милион души само от Лондон, също летят с „подновяемото“ гориво (renewable fuel) метанол или метилов алкохол, произведен от бракувани ферментирали гнили картофи. В действителност мезосферният бомбардировач на проф. Липиш би летял с всяко едно въглеводородно гориво освен с извънземния елемент 115 р. А една малка пилотска грешка би могла да го изкара и в орбита, по аналогия на Черната птица. Това би било наистина твърде много за тайния банкерски елит!

Ето защо конструкциите на проф. Липиш са толкова строго забранени за употреба и никога не са популяризирани след войната — малкото на брой монополни производители на авиационни двигатели и авиационно гориво от развитите страни, всичките от тях контролирани задкулисно от няколкото глобални банкерски фамилии, биха загубили своя абсолютен монопол върху тези световни пазари, именно за да могат да задържат този монопол в своите ръце, след войната те „прокараха“ с техния финансов булдозер използването на изключително скъпите и ненадеждни турбореактивни двигатели с техните хиляди прецизни части, вместо простата празна „канализационна тръба“ на правопоточния двигател, работеща на въглищен прах. На карта бяха поставени трилиони долари приходи за тях от тоталния монопол върху глобалния пазар на турбореактивни двигатели и на авиационно гориво през следващите 75 — 100 години.

Антигравитационната орбитална совалка-бомбардировач на проф. Липиш.

От всички разгледани досега модели на антигравитационни чинии, това поредно гениално творение на проф. Липиш е подчертано моят любимец поради факта, че то е наистина най-простата летяща чиния, построена някога на нашата планета. Тя има най-ниския технологически праг от всички останали немски чинии с двигатели с вътрешно горене, и практически само една движеща се част — големия лещовиден жироскопиращ резервоар за гориво. Въпреки това по мое мнение тя би могла да излети не само в орбита, но даже и извън гравитационното поле на Земята.

Дори след като е готов с революционния проект на своя

мезосферен хиперзвуков бомбардировач, разгледан току-що, даже и след възможността на неговото творение да излети в орбита може би само с тягата на своя правопоточен двигател — даже и след всичките тези уникални характеристики на своя бомбардировач, проф. Липиш все още не е доволен. Причината за това е много проста — над главата му с всеки изминат ден все повече се усилвал побъркващият и всепроникващ тътен на стотиците летящи крепости, който кънтял непрекъснато, по 24 часа в денонощието.

Така търсещият конструктор изведнъж открива, че може много просто да добави и един допълнителен антигравитационен асист към своя невероятен бомбардировач, превръщайки го в една антигравитационна орбитална бомбардировачна совалка с глобален радиус на действие. За тази цел той изчислява, че просто трябва да метаморфозира резервоара за гориво на своя бомбардировач — единствената тежка част на борда — в една жироскопираща около вертикалната ос лещовидна форма, и по този начин драстично да увеличи летателните и подемни възможности на своето творение. Не само ще се намали и изчезне теглото на горивото от жироскопното ротиране на резервоара около вертикалната ос, но би се генерирала една допълнителна антигравитационна подемна сила и за целия самолет, паралелно на аеродинамичната подемна сила на клиновидното крило (Липиш, 52).

VT14: Липиш агра-самолет 1.

И целият този букет от допълнителни антигравитационни полезни ефекти, като изчезването на инерчната маса и произтичащата от това голяма маневреност, висока икономия на гориво и повишена ефективна якост на конструкцията; и като изчезването на гравитационната маса и произтичащата от това повишена подемна сила и бомбен товар — всичките тези получени „на готово“ качества ще променят неузнаваемо този проектиран хиперзвуков мезосферен правопоточен бомбардировач в нещо ново, в нещо нечувано и невиждано до тогава — в първата антигравитационна орбитална совалка-бомбардировач, построена на Земята. Сега още по-добре разбираме защо след войната името на проф. Александер Липиш е изтрито от съюзниците не само от учебниците по аеронавтика, но даже и от популярните книги за авиацията на Третия райх.

Вместо да си блъска главата за подходящ двигател за развъртането на новополучения лещовиден жироскоп-резервоар, на проф. Липиш му хрумва един ден, че източникът, че неизчерпаемият поток от енергия, който той търси за развъртането на резервоара, е точно под носа му.

По точно под седалката на пилота — където през „компресорния“ отсек на кухото крило-двигател преминава с грохот сгъстената струя нахлуващ отвън въздух. Остава само да се потопи целия сплескан дисковиден жироскопиращ резервоар в тази струя, за да може тя да го обдухва и развърта, като вятърна въртележка, при нейното преминаване през двигателя.

Всичкото, което трябва да се направи за целта, е да се монтират малки периферни перки-лопатки отстрани на резервоара, всичките насочени в една посока, примерно навън под 30 градуса спрямо тангентата — точно както перките на елипсоидните вентилатори, които се въртят на върха на комините по къщите в Калифорния, когато вятърът ги обдухва. Само че вместо лекият полъх на калифорнийския вятър, жироскопиращият резервоар е обдухван от ураганната струя сгъстен въздух, движещ се със свръхзвукова скорост през „компресорната“ част на двигателя. С помощта на периферните лопатки на резервоара тази струя е повече от достатъчна да го развърти до много високи обороти. Естествено резервоарът е монтиран в началото на двигателя, в неговата компресорна секция, доста преди неговата нажежена горивна част. Освен това горивото се впръсква преди въртящия се резервоар, за да може не само добре да се размеси с въздуха, но и да охлажда резервоара при своето мигновено изпарение.

Така проф. Липиш в неговата типична гениална простота получава един антигравитационен асист към аеродинамичната подемна сила на крилата при по-малки скорости, и един основен антигравитационен двигател при по-големите скорости високо в мезосферата, без обаче да инсталира никакъв допълнителен двигател за развъртането на резервоара. Жироскопиращият резервоар просто изсмуква малко от енергията на преминаващия през двигателя въздушен поток. Освен това далновидното използване за жироскопирането именно на резервоара за горивото — единствената тежка част на самолета — увеличава много ефективността на целия получен антигравитационен двигател.

Интересното при антигравитационния двигател-резервоар на орбиталната совалка е това, че при изразходването на горивото и намаляването на теглото на въртящия се резервоар с изкачването на височини над 60–70 км ще се намалява и генерирания жироскопен антигравитационен ефект. Но поради повишаването пък на скоростта на совалката с приближаването й към първа космична скорост от 9 км/сек ще се покачва значително и температурата на горене в горивната камера на правопоточния двигател. Да си припомним, че инж. Зенгер е

проектирал своите най-бързи двигатели за температури на горене от 6 000 С. Тези високи температури покачват значително и скоростта на химичната реакция на изгаряне на горивото. Това пък ще доведе до значителното порастване на жироскопно-ентропийната антигравитационна подемна сила — точно по същите причини, по които се увеличава и тягата при жироскопиращия атомен реактор, когато се увеличи скоростта на верижната реакция в него, без обаче да се увеличават оборотите му (виж глава 1.6.).

Благодарение на генерираните антигравитационни ефекти намалява и изчезва не само гравитационна маса на совалката, но паралелно на това изчезва и нейната инерчна маса. Поради това совалката би демонстрирала невероятни маневрени характеристики — не точно завои под прав ъгъл, но все пак остри маневри с високи ускорения, които не могат да бъдат направени с никой съвременен не-антигравитационен изтребител, да оставим изобщо пък с бомбардировач. Колкото по-бързо лети совалката, и колкото по-бързо се върти вътре в нея жироскопиращия резервоар, толкова повече антигравитационният компонент на подемната сила ще надвишава нейния аеродинамичен компонент. Когато дойде момента антигравитационната подемна сила да се изравни с теглото на совалката, тогава нейната гравитационна маса ще бъде напълно изчезнала, а с нея също и нейната инерчна маса.

Затова и завоите на совалката все повече ще се приближават към „правоъгълната“ траектория, без обаче корпусът да се разпада на парчета при тези маневри, тъй като с изчезването на инерчната му маса той не би изпитвал почти никакви структурни натоварвания при тези невъзможни завои.

С изчезването на инерчната маса на совалката ще изчезва инерчната маса и на пилота. Което пък ще му позволи не само да не се размазва в седалката или в ремъците при тези остри завои, не само да не губи съзнание при тях от оттичането на кръвта от главата към краката му, но практически да не чувства абсолютно никакво натоварване по време на острия завой. Все още половин век след това, в най-модерните американски бойни самолети като F-16 например, поради значително нарасналата мощност на двигателя и здравината на композитния корпус, самолетът е в състояние да издържи на почти два пъти по-голямо натоварване, отколкото пилота вътре в него, преди да изгуби съзнание. Затова в бордовия компютър са били спешно инсталирани специални подпрограми, ограничаващи радиуса на завоя, които автоматично коригират пилотските команди и съответно

увеличават и „изтеглят“ траекторията на завоя, за да спестят един пагубен припадък на пилота, и да спасят и него, и самолета, от сигурна гибел. Нещо което се е случвало нееднократно в американските ВВС преди модификацията на програмите.

Трябва да отбележим не само невероятната икономичност на гориво на Зенгеровата антигравитационна совалка, която при по-големи скорости би „загубила“ своята инерчна маса и тегло; но и факта че тя би била в състояние да се ускорява мигновено и светкавично, поради липсата на инерчна маса. Аеродинамичното съпротивление би било единствено пречка за това. Тя би могла поради тези причини да извършва суборбитални полети в мезосферата, многократно превишаващи скоростта на звука. Големината на Маховото число ще зависи единствено от способността да се държи пилотската кабина достатъчно студена, за да не заври кръвта на пилота. Бързината на нейното завиране ще зависи най-вече от дебелината на термалната изолация на кабината; или припомняйки си пестеливостта на немските проекти по времето на войната, вероятно от количеството ледени блокчета, наредени като тухли около тялото на пилота, за да го охлаждат със своето топене.

При правилно избрана траектория с оглед оптимизирането на загряването на кабината, на точката на изгасването на правопоточния двигател при напускането на атмосферата и на максималната набрана скорост, а оттам и на максималната антигравитационна подемна сила, този самолет-совалка би излетял без проблем в орбита около Земята, даже може би и по-надалече, имайки в предвид досадната тенденция на турбореактивните чинии да се изскубват от гравитационното поле на своята планета, ако пилотът е невнимателен със скоростта и траекторията им. Точно както се споменава в контактьорската книга „НЛО — Контакт с планетата Ярга“ (Стивънс, В., Данаерде, 86).

Да поговорим сега малко за материалите използвани за конструкцията на този уникален самолет. На няколко места в литературата бях срещал съобщения за използването от немците на трудно-топими титанови сплави за по-отговорните детайли на техните секретни експериментални аеро-космични разработки. Така, че ако този проект на Липиш изобщо е стигнал до някакво изпробване на експериментален безпилотен или малък пилотиран прототип, мога да кажа, че немците са разполагали с всичките необходими нови материали, за да го построят, дори ако се е налагало и изцяло от титан, както неговия значително по-късен и по-примитивен не-антигравитационен събрат SR-71 „Блекбърд“ на Локхийд.

VT15: Липиш агра-самолет 2.

Въпреки че през войната в Германия не достига обикновеният алуминий за серийно произвежданите самолети, и се стига до производството на самолети от дърво, за тайно разработваните немски супер-технологии никога не е имало финансова или суровинна криза. Нали все пак колкото по-високо засекретен е бил един проект, толкова повече нараства вероятността той да е бил финансиран не от министерствата на Третия райх, а директно от частните немски банки, даже за още по-важните проекти директно от световните банкерски къщи със седалище в Лондон и Ню Йорк. Безкрайно-дълъг е списъкът на американски компании, тайно подпомагащи нацистка Германия с дефицитни стратегически суровини и материали, включително до последните седмици на войната (Сътън, 72; Снел, Брадфърд, 1974; Хигъм, 83). Както ще видим в следващия том, тайните общества на съюзниците не само снабдяват немските тайни общества с всичко необходимо за построяването на огромните чинии-дреднаути, но и забраняват за полети и бомбардиране областите, където са се намирали камуфлираните строителни площадки за тези големи колкото футболни игрища летящи чинии.

На простите аргументи на всеки критик, че тези модели не са били никога построени, камо ли изпробвани, аз бих казал само, че изследването на тайните немски проекти е наистина една бездънна яма — дори самият аз след толкова много години не преставам да се учудвам от постоянно изникващите нови и нови за мен проекти на немски летящи дискове и други невероятни аеро-космични системи. Ако наистина този Зенгеров модел не е бил изпробван преди края на войната в Германия, има голяма вероятност той да е бил построен след нейния край в многобройните тайни частни немски проекти в Южна Америка или Антарктида.

Единствената причина той да не е бил тестван и след войната не би било наличието на някакви проблеми в конструкцията. Твърде вероятно е цялата конструкция на антигравитационната совалка-бомбардировач, както и всички останали гениални творения на инж. Липиш, да са били „прожектирани“ до най-малките подробности в неговата глава директно от някоя извънземна аерокосмична база данни, от услужливите чуждопланетни симпатизанти и помагачи на каузата на Третия райх. Като най-вероятната причина совалката да не се построи аз бих споменал по-скоро наличието на много други значително по-напреднали антигравитационни системи, които са били разработени от различни немски конструкторски бюра — преди

всичко моделите, основани на електро-магнито-гравитационния и електро-стато-гравитационния принцип, които са били захранвани от генератори на безплатна енергия, и които многократно са превъзхождали разгледаните в тази глава прощъпулни немски модели на чинии с двигатели с вътрешно горене, изхвърлящи гъсти кълбета дим след себе си при своя полет. След Втората световна война тези димящи огнени Флугшайби са назовавани именно с това свое име — „smoke-puffing UFOs“, „пускащите димни кълбета НЛО“ от уфолозите в Латинска Америка, където немците продължават своите изследвания в много частни секретни подземни бази.

4.3. Чисти антигравитационни разработки.

От гледна точка на подемната сила бяхме разделили реактивните летящи дискове на две главни категории. Първо в тази глава разгледахме хибридните модели на хеликоптери-чинии и самолети-чинии със смесена аеродинамична и антигравитационна подемна сила. След тях сега дойде реда и на „чистите“ антигравитационни модели, които летят, без да използват никакви пропелери, крила, издатъци или други подобни аеродинамични асисти и ефекти. Те се издигат във въздуха, поддържани единствено от антигравитационната подемна сила, генерирана от жироскопирането на тежки физически маси. Те като че ли май летят на въртенето на всичко друго, само не и на жироскопи направени от извънземния елемент 115 р.

Отказването от аеродинамичната подемна сила, създавана от тромавите хеликоптерни вентилатори, в полза на по-ефективната чиста антигравитационна подемна сила, породена от въртенето на по-обтекаемия корпус на чинията, довежда до значителни аеродинамични икономии. Това значи първо значително намаляване на челното съпротивление на апарата, дължащо се особено на въртенето на тази половина от вентилаторните лопати, които при движението си в кръг се движат противоположно на посоката на полет на чинията — по същия начин, както и при всеки хеликоптер. Това съществено повишава и скоростта на полета в атмосферата. Второ, съществено се повишават и оборотите на въртене на обтекаемия жироскопиращ корпус, поради липсата на ротационното аеродинамично съпротивление на хеликоптерните лопати. Повишаването на оборотите на жироскопиращата част на диска позволява и намаляването на неговото тегло, а от там и на общото тегло на летящата чиния. Защото помним, че антигравитационната подемна сила е равна на произведението на масата на жироскопиращата част и на нейните обороти на въртене. Така че когато има възможност да се увеличат оборотите, може паралелно с това да се намали масата, без това обаче да намали подемната сила. Тя може и да се увеличи (Терз, V. 94 и IX. 95).

За развъртането на лещовидните корпуси на многобройните изпробвани чисти антигравитационни модели, лишени вече от хеликоптерните лопати, се изпробват разнообразни формули. Първоначално се изпитват множество набързо скалъпени

извънбордови окачвания на стандартни авиационни турбореактивни, правопоточни, вероятно и пулсиращи двигатели, които развъртат корпусите на чиниите със своята тангенциална тяга. Същият тип двигатели се използват и за хоризонталната постъпателна тяга.

Бързо се установява наличието на голямо ротационно аеродинамично съпротивление, дължащо се на големите гондоли на жироскопиращите извънбордни двигатели. Затова при по-късните конструкции те са преместени вътре в тялото на летателния апарат. По времето на войната това е една типична практика за немците — новите концепции са изпробвани веднага с набързо монтирани върху корпуса извънбордни двигатели, а едва после се преминава към конструирането на по-трудоемката и по-бавно осъществима версия на същия летателен апарат, но вече с вътрешнобордови двигатели (Терз, V.94 и IX.95).

Четиримоторният диск с извънбордни турбореактивни двигатели.

Същият този модел, но в конфигурацията с ракетни двигатели, ще бъде разгледан подробно в глава 6.6. Тук искам само да отбележа, че е твърде вероятно той да е бил построен първо с четири извънбордни турбореактивни двигателя, за да се провери концепцията. Още преди това тя обезателно е изпробвана като малък радиоуправляем модел с извънбордни двигатели за самолетни модели. Още един път ура за всички авиомоделисти по света — това е още един от многобройните немски модели, които могат да се моделират успешно от тях и с трите вида двигатели — с бутални, с реактивни и с ракетни двигатели.

Конструкцията на тази чиния представлява един естествен преход към по-мощните реактивни двигатели, едно съществено подобрение от витломоторната чиния на Юнкерс, разгледана в глава 3.3. Настоящата чиния послужи също и като едно важно експериментално потвърждение на идеите, залегнали в следващите модели на чисто-антигравитационни реактивни чинии, но вече с вътрешнобордови двигатели. Най-вече на Флугшайбата на Белонцо, Миите и Шривер, която ще разгледаме по нататък в настоящата глава.

Единствената разлика между ракетния вариант на тази чиния, описан в глава 6.6., и турбореактивния вариант тук е в двата отвора на всяка двигателна гондола, изисквани от турбореактивните двигатели — единия за всмукване на въздуха — отпред, а другия за изхвърляне на отработените газове — отзад, вместо един единствен, изискван от ракетния двигател — само един отвор отзад за соплото на

двигателя. Иначе четирите реактивни двигателя могат да се монтират в същите гондоли, като ракетните, и могат да се използват същите резервоари за гориво, като естествено не ще бъдат нужни резервоарите за окислителя.

VT16: Извънбордов блиц с 4 реактивни двигатели.

Освен това при турбореактивната версия на чинията ще действа и допълнителния двойно-спинов жироскопен антигравитационен ефект, който се генерира от роторите на четирите турбореактивни двигателя, жироскопиращи едновременно по две оси: около „голямата“ централна вертикална ос на симетрия на цялата чиния, и около „малките“ хоризонтални надлъжни оси на всеки един от двигателите.

Фуу файтърите — огнените кълбовидни изтребители-прехващачи с вътрешнобордови газотурбинни двигатели.

След чисто антигравитационните модели с извънбордни двигатели идва естествено реда на тези, задвижвани от вътрешнобордови двигатели — турбореактивни или други специално разработени за случая газотурбинни двигатели. Следващите два модела са относително най-популярните и известни може би от немските летящи чинии, и те именно са и причината за появата на името Фуу файтър, Foo Fighter, или огнен кълбовиден изтребител, дадено на тях от пилотите на съюзниците. Тези два революционни модела изтребители-прехващачи са безпилотния антирадарен изтребител Кугелблиц и неговия пилотиран наследник Фойербал.

B&WKGLBL: ч/б рисунка на фуфайтъри и бомбардировачи.

Безпилотният Кугелблиц.

Ренато Веско (1968) разгласи за първи път след войната голямата история на тези революционни огнени кълба, построени от немците. Те са конструирани от Службата за авиационни радио-изследвания в Оберпфафенхофен, Flugfunk Forschungsanstalt am Oberpfaffenhoffen (FFO) в аеронавтическия научноизследователски институт във Виенер Нойщат край Виена. Кугелблиц-ът, Kugelblitz, или Кълбовидната мълния в превод, е сферичен по форма и по мое предположение има диаметър около 4–5 метра. Двигателят(ите) са монтирани вътре в корпуса.

Апаратът е конструиран като автоматичен безпилотен изтребител на самолети. Неговата съвременна дефиниция би била безпилотна противосамолетна оръжейна платформа. Поради необходимостта бързо да се издига и спуска вертикално нагоре при преследването на тромавата плячка от бомбардировачи, или при избягването на техния

масиран картечен и оръдеен бордови огън, той се нуждае много от своята сферичната форма. Особено когато трябва бързо да се издигне от земята вертикално нагоре до голямата височина на вражеските бомбардировачни формации — тогава именно неговата сферична геометрия е много по-добра за случая от традиционната лещовидна форма на другите летящи дискове, с нейното голямо сечение и високо аеродинамично съпротивление във вертикална посока (по Харбинсън, 80) много двигатели — на дали един двигател.

Моята първа хипотеза за принципа на задвижване на Кугелблица е, че статорът на турбинния двигател, заедно с целия корпус (вътре в който е монтиран статора), се въртят в посока обратна на ротора вътре в тях. Статорът и корпуса контраротират (контражироскопират) заедно спрямо ротора в тях. Естествено всички детайли ротират около вертикалната ос на апарата.

По-подробно обяснено, Кугелблицът е задвижван от вътрешнобордови газотурбинен двигател, който жироскопира апарата около вертикалната ос и в същото време го придвижва праволинейно в желаната посока. Сферичният корпус на апарата се развърта чрез тангенциални струи газове, създавани от множество „микро-дюзи“. Това не са няколко на брой видими големи отвори на обикновени реактивни дюзи, разположени на равни интервали около екватора на сферичния корпус. Това са милиони тангентни „микро-сопла“, равномерно разпределени по цялата външна повърхност на огненото кълбо. Техните роли се изпълняват от микро-порите на специалния порьозен огнеупорен сферичен външен кожух. Той обгръща отвсякъде корпуса на Кугелблица. Кожухът е изработен от новия революционен порьозен синтерован метало-керамичен материал, открит от немските металурзи. Това е т.н. „въздушна гъба“, „Luftschwamm“, или по-точно в съвременен превод „газо-метал“ (по аналогия на газобетона). Милионите пори на кожуха са разположени равномерно по цялата негова сферична повърхност.

Поради това, че нажежените изгорели и недоизгорели отработени газове от турбинния двигател са изпускани от цялата кълбовидна обшивка на апарата, те създават около него един свръх-прегрят и йонизиран граничен слой. При свръхзвуков хоризонтален полет например неговата дебелина е 20–30 см отпред и 3–4 метра отзад зад апарата. Слоят служи като йонизирана свръхтечлива аеродинамична „смазка“. Тя намалява почти до нула аеродинамичното съпротивление при полета на свръхзвуковото огнено кълбо. Това важи както за транслационното челно съпротивление при постъпателния му полет,

така и за ротационното съпротивление при жироскопирането на кълбото и генерирането на антигравитационния ефект. Специални йонизиращи присадки са прибавяни допълнително към горивото, за да повишат йонизацията на отработените газове.

Ето защо за пилотите на нощните бомбардировъчни атаки на съюзниците, които наблюдават и описват в многобройни съобщения в пресата от онова време своите смразяващи срещи с огнените кълба, те изглеждат като осветени отвътре със странна светлина стъклени украшения на коледна елха, висящи в небето над горяща Германия. Тягата на двигателите им, скоростта на движението им в небето и температурата на горенето на изходните газове — всички тези параметри са строго свързани с цвета и с интензивността на светене на Кълбовидните мълнии. Цветът преминава при повишаването на мощността от червеникав през оранжев и жълт, като при максимална мощност става ярко бял. Това са моментите на най-бързите, почти светкавични маневри на Кугелблиците.

Моята втора хипотеза за двигателя на Кугелблица е, че статорът на неговия газотурбинен двигател не е прикрепен неподвижно вътре в корпуса, а може да се върти на лагери около вертикалната ос на апарата. По такъв начин роторът (вътре в статора) жироскопира в една посока, а статорът около него се върти в обратната посока (контра-жироскопира спрямо ротора). Освен това статорът се върти вътре в корпуса на апарата, който остава неподвижен. Почти задължително е резервоарите с гориво и окислител да са разположени отгоре и отдолу на въртящият се статор, за да могат да жироскопират заедно с него, губейки по този начин теглото си.

Маршал Яров, специалният кореспондент на Ройтерс към Върховното съюзническо командване в освободения от немците Париж публикува на 13 декември 1944 г. една уникална статия в английския провинциален вестник „Саут Уелс Аргус“, „South Wales Argus“, в която пише (Харбинсън, 1980):

„В духа на Коледния сезон, немците са поднесли един нов подарък на съюзниците, произвеждайки едно ново «секретно» оръжие. Това ново устройство, което очевидно е едно противовъздушно оръжие, наподобява стъклените топки, които украсяват коледните елхи. Те са били забелязани да висят във въздуха над Германска територия, понякога единично, понякога на гроздове. Те са оцветени в сребристо и явно са прозрачни.“

„Прозрачността“ се дължи вероятно на това, че когато тези устройства са забелязвани да висят неподвижно във въздуха, на

минимална газ така да се каже, те са обвити в нажежена обвивка от отработени газове, в светещо йонизирано хало. То именно създава оптическата илюзия, че тези обекти са като че ли прозрачни, без ясно очертани контури.

S28: 1 или 2 снимки фуфайтъри.

Внимателно изследване на спектъра на емисиите от изгорелите газове от сферичните Кугелблици, заснети от случаен очевидец и мой приятел на много детайлна цветна фотография, направена през 1952 г. около планината Райниър в щата Вашингтон, на тихоокеанското крайбрежие на САЩ, потвърждава много красиво горната хипотеза за системата на задвижване на летателния апарат. Тя е изказана за първи път не от друг, а от главния конструктор на италианските ВВС, проф. др. Ренато Веско, в неговата книга „Да се прехванат, но да не се обстрелват“ (1968). В нея той публикува факти за много унищожителни атаки на Кълбовидни мълнии над формации от съюзнически бомбардировачи през периода 1944–1945 г.

KGLBL2: снимка фуфайтър над планина.

Газотурбинните двигатели, задвижващи Кугелблиците, са още едно от многото чудеса на немското двигателостроене. Те са от типа двигатели — тоталната реакция (total reaction enngines), както ги нарича д-р Веско (1968), и при тях „статорът“ контраротира в обратната посока на ротора, значително повишавайки механичното КПД на двигателя, а също и антигравитационните му показатели. От много следвоенни експерименти с антигравитационни ефекти става ясно, че едновременното контраротиране около вертикалната ос на два жироскопа в противоположни посоки значително повишава ефективността на антигравитационния двигател. Това важи не само за турбинните, но и за електрогравитационните двигатели, изпълнени като контраротиращи електродвигатели — като например моделите задвижвани с безплатна енергия, построени от тайното общество Врил за техните едноместни изтребители-прехващачи, които ще разгледаме в следващия том.

Тук при Кугелблица ролята на първия и по-бърз жироскоп се играе от по-лекия от двата жироскопа — от ротора на двигателя. Ролята на втория и по-бавен жироскоп — от по-тежкия статорен ансамбъл — от контраротиращия в обратната на ротора посока „статор“ на двигателя. Отвън на него е прикрепен сферичния корпус на Кугелблица, заедно с тежките резервоари, електроника и въоръжение, монтирани в корпуса. Роторът се върти по-бързо от статора, защото има по-малък инерчен момент (в този случай — по-малката способност да завихря етера

наоколо, сиреч е подложен на по-малък „завихрящ товар“).

Трябва да се обърне внимание на най-важния детайл в конструкцията на апарата — резервоарите за горивото и за течния окислител са разположени в екваториалната жироскопираща част на корпуса (твърде вероятно единия над дисковидния двигател, а другия под него), и тяхното тегло е нулирано от тяхното жироскопиране.

VT17: хипотетичен разрез на Кугелблица.

Имам известни колебания за типа двигател, монтиран в Кугелблица. Ако това е един или няколко малко видоизменени, но все пак конвенционални турбореактивни двигатели, както беше моята първоначална хипотеза — то тогава не ми е ясно къде са били въздухозаборните отверстия за двигателите. Най-вероятното е те да са разположени в двете полярни области на сферата.

Ако обаче това е един нов, създаден специално за случая недишащ дискообразен радиален газотурбинен двигател, както твърди проф. Веско, то твърде вероятно е той да използва за окислител течен кислород, носен в резервоари на борда, както при ракетите. Тогава и течното гориво, и течния окислител, са впръскват под налягане в горивните камери с помощта на турбопомпи, разработени първоначално за многобройните немски ракетни двигатели. Такъв двигател не би имал нужда от въздушен компресор, както въздушно-дишащите турбореактивни двигатели. Горещите газове, излизайки от горивните камери, въртят ротора на турбината в една посока, а „статора“ в противоположната. Затова и казваме, че това е един контражироскопиращ газотурбинен двигател.

Лопатките на турбината са изработени от високотемпературни труднотопими материали, които и досега са суперзасекретени от илюминатския елит. Най-вероятно от материала, който немците наричат импервиум, Impervium. Това сигурно е един от първите земно-произведени суперздрави и суперлеки материали с атомно-подредени метални решетки, тайната за чието производство вероятно е дадена на немците от техните извънземни сътрудници и помагачи. Този материал позволява на лопатките да издържат на изключително високата температура на екзотичната горивна смес от желирано гориво с алуминиеви присадки. Те рязко повишават температурата на горене в турбината — а от там и термодинамична ефективност на този невероятен двигател. Температурата на горене на това гориво е достатъчна да разтопи като масло всеки друг един конвенционален метал, включително може би и волфрама.

Подемната сила при Кугелблица се генерира от двата

антигравитационни ефекта, развивани от неговия газотурбинен двигател: от контра-жироскопирането на неговия ротор и „статор“, и още от ентропийно-жироскопното изгаряне на горивото в двигателя и около корпуса.

Първоначално безпилотните Кугелблици са изпробвани в режим на дистанционно управление по радиото от земята, като операторът наблюдава на телевизионен екран своята цел — бомбардировача на съюзниците. По-късно се отработват и автоматичните режими на търсене, откриване, опознаване и следване от разстояние на тромавите летящи крепости на противника. От репортажа, разпространен от Асошиейтед прес от фронтовите ескадрили на съюзниците, и публикуван в Ню Йорк хералд трибюн на 2.II.1945 г., става пределно ясно, че немците са отработили този проблем доста добре:

„Изглежда, че нацистите са хвърлили срещу нас нещо ново в нощното небе над Германия. Това са странните мистериозни топки на «Фуу Файтърите», които се състезават с изтребителите, извършващи нахлуващи бойни мисии над Германия, като летят успоредно на крилата им. Повече от месец пилоти са се сблъсквали с това зловещо и тайнствено оръжие по врене на нощните си полети. Явно никой не знае какво е това небесно оръжие. Огнените топки се появяват изведнъж (сиреч долитат с голяма скорост и след това мигновено се забавят до скоростта на бомбардировачите — б.а.) и следват самолетите на много километри. Те изглежда са радиоуправляеми от земята, както твърдят съюзническите разузнавателни доклади…“ (Харбинсън, 1980).

Според проф. Веско (1968), Кугелблиците са въоръжени с едно ново и революционно оръжие — с мощни магнетронни генератори на електромагнитни импулси, които в по-ранните варианти на антирадарни автоматични изтребители „прогарят“ и спичат приемниците на радарите за нощно виждане на противниковите бомбардировачи, заслепявайки ги по този начин. В по-късните усъвършенствани варианти на изтребители-прехващачи импулсите са достатъчно мощни да подавят от разстояние електрическите запалителни системи на бомбардировъчните двигатели и да ги изключат, което води до падането на летящите крепости на гроздове, без да е направен и един изстрел. Харбинсън описва няколко такива атаки в своите книги (80 и 85).

Бордовата авионика включва всичко най-добро, произведено от немските електротехнически институти — първите примитивни изчислителни машини на диоди и транзистори, телевизионни камери за дистанционно управление, и цяла гама от датчици: акустични,

магнитни, електростатични и инфрачервени. Те позволяват на Кугелблица безпогрешно и автоматично да намери целта си в нощното небе. Тук г-н Бориславов (96) зададе един много точен въпрос: „Как наистина цялото това оборудване е работело зад завесата от плазмоподобна огнена маса, обвиваща кълбото?“ Аз бих продължил в същия дух: Как се екранира бордовата електроника от страхотните електромагнитни шумове, генерирани от вихрещата се йонизирана плазма около корпуса? Как апаратурата е предпазвана от още по-мощните електромагнитни импулси на бордовите магнетрони, които са в състояние да „спекат“ от разстояние подобните електронни вериги на радарите на вражеските бомбардировачи, и да ги подавят и „замасят“? Аз нямам никакво съмнение, че отговорите както на тези, така и на десетки други критични въпроси немците са получили наготово, заедно с целия пакет от извънземно ноу-хау, използвано при построяването на тези уникални и невиждани до тогава апарати.

За любителите на още по-крайните хипотези измежду читателите ще предложа още един вариант, обясняващ прозрачността на Кугелблица в полет. Не като следствие на огнената газова обвивка около корпуса му, за която говорихме преди малко, а като страничен ефект на съвсем различен физичен ефект.

Зоркото око на някои от моите задморски читатели, добре запознати с американската ъндърграунд литература върху тайните Теслови изследвания в областта на електромагнетизма, веднага би забелязало, че прозрачността на Кугелблица в полет може да се постигне също и ако изкуствено се генерират допълнителните физически ефекти, съпътстващи жироскопната антигравитация. Това може да бъде например едно малко преместване във времето. Защото оптическата и радарна размазаност, които накрая преминават в пълна невидимост, така лелеяна от военните, не са нищо друго освен едно преместване само на части от секундата настрани във времето на физическата система на корпуса на антигравитационния апарат. Твърде вероятно е немците да са изпробвали за първи път тук своите портативни бордови генератори на невидимост. Те са проектирани за немските пилотирани изтребители-прехващачи, и първо се изпробват на безпилотните огнени кълба. Генераторите са от типа на многократно по-обемистите техни братовчеди, използвани няколко години по-рано в САЩ през 1942 г. от Никола Тесла за успешното провеждане на Филаделфийския експеримент. При него се постига радарна и оптическа невидимост на военноморския разрушител Елдридж, както и преместването на целия кораб (телепортирането му)

в пространството, а също и във времето. Но на това подробно ще се спра в следващите книги (Терз и Билек, 92; за Тесла виж библиографията накрая на книгата).

Да не забравяме, че и двата проекта — и немските Кугелблици, и американския Елдридж, са били финансирани задкулисно от едни и същи банкерски фамилии, които естествено винаги събират, сравняват, и разпространяват обратно резултатите от тези пионерни експерименти сред секретните научноизследователски институти на „противника“. Това винаги се осъществява най-лесно и прикрито посредством съответните национални клонове на едно и също глобално тайно общество. Та нали немското тайно общество Врил е развойния клон на немското тайно общество Туле, което пък е само немския политически клон на глобалното тайно общество на Рицарите темплиери. Те именно информират немците за резултатите от американския експеримент с кораба Елдридж, а после пък информират англичаните за успехите на немските огнени кълба и всякакви други антигравитационни проекти.

Моето предположение е, че е възможно „прозрачността“ на Кугелблиците да се дължи на портативни генератори на невидимост, монтирани на борда им. По-вероятно е генераторите да са били монтирани на следващите значително подобрени модели на Кълбовидните мълнии, задвижвани не от контражироскопиращите газотурбинни двигатели, а от новите за немците електростато-гравитационни системи, разработени от Никола Тесла за тайните общества още в края на миналия век. За тези Теслови блицове ще говорим в следващия том на книгата.

Електростатичните Теслови кълба се използват от тайните общества в началото на нашия век за снабдяването на тяхната колония Луна-1, построена от Илюминатите на Луната в края на Първата световна война (Терз, XI. 92, VI. 94). След това в началото на Втората световна война ученикът на Тесла Гилермо Маркони доразработва за италианците същите Теслови сфери. Неговите проекти стават основата на електростато-гравитационните космически кораби, частно финансирани от Ватикана след войната и построени в Латинска Америка в края на 40-те и началото на 50-те години (Геновезе, 65). Същите оригинални Теслови модели отново изплуват след войната в тайните частно финансирани илюминатски програми — този път в секретните руски антигравитационни проекти, разработени в закритите институти-пощенски кутии в Сибир. В тях пленените немски инженери построяват даром за руснаците, само срещу кора

хляб, същите Теслови сфери, сега вече наречени „Космос“, за нуждите на тайните илюминато-съветски междупланетни космични програми (Терз, XI. 92, VI. 94; Джъдж, 75).

След цялата пъстра история на електростато-гравитационните Теслови сфери, появяващи се отново и отново в различни частни илюминатски програми по целия свят, аз започнах да подозирам, че съществува една голяма вероятност чертежите на сферите да са били „подхвърлени“ от Илюминатите и на немските тайни конструкторски бюра по антигравитация по време на войната за по-нататъшното им безплатно доразработване. Предполагам, че портативните електростатични Кугелблици са били умалените безпилотни версии на пилотираните Теслови блицове, разработени от немците в последната година на войната по програмата на евтините Фолксблицове. Тях ще разгледаме най-подробно в следващата книга (разсъждение върху Лин, 91). Това мое подозрение се подкрепя и от факта, че някои от Кугелблиците са произведени не от авиационна или двигателостроителна фирма — както би се очаквало за един газотурбинен летателен апарат, а от службата по електромагнитни изследвания към Луфтвафе — от споменатата по-горе Служба за авиационни радио-изследвания в Оберпфафенхофен.

Абсолютно съм убеден, че такова мощно оръжие като Кугелблица не е разработено от нулата от немските инженери и учени. Дори да се вземе в предвид и помощта на услужливите чуждопланетни учители на Третия райх, работили зад гърба на немците в техните подземни научноизследователски бази. На дали и Земята е първата планета, където огнените кълба дебютират за първи път на бойното поле. Най-вероятно кълбовидната мълния, вече многократно използвана в бойни действия на много други планети, и многократно подобрявана и усъвършенствана, да е била взета наготово от някоя войнствена извънземна цивилизация. Там тя сигурно е била дълго разработвана и успешно използвана в техните дългогодишни кръвопролитни войни.

Когато войната тръгва зле за немците през 1944 г., техните извънземни наставници се разтърсват из своите авиационни музеи, и разпитват своите многобройни извънземни военни съюзници за подходящи низкотехнологични оръжия, които могат да се произвеждат от примитивната по техни стандарти земна индустрия. И Кугелблицът се оказва само едно от десетките такива „немски открития“, чиито истински извънземни корени се губят между многобройните милитаристични и нееволюирали духовно планети в нашата галактика, населени с вечно воюващи цивилизации.

Както съм и убеден, че след краха на хитлеровия Нов ред (пошушнат на нацисткия елит и на тайните немски общества зад кулисите му от представителите на Черната армада от извънземни цивилизации, служещи на Тъмната страна на силата), същите тези немски Кугелблици са били пробутани на следващата наивна и милитаристична върхушка на някоя друга воюваща планета, за да може Черната армада да спечели и нейните жадни за власт управници за своята тъмна кауза.

Пилотираните Фойербали.

В по-късните уголемени пилотирани варианти на Кугелблиците — в т.н. „Фойербали“, „Feuerball“, или „огнени кълба“, се използва една много интересна противосамолетна оръжейна система. От дулото на модифицирания бордови „огнемет“ се изстрелва незапалено кълбо газ, или аерозолни продукти, подобни на гърмящия минен газ гризу — смес от различни гръмливи въглеводороди в газообразна и може би и течна аерозолна фаза. Кълбото се изстрелва непосредствено пред летящия с бавна скорост бомбардировач, който е бил като „седяща патица“ за бързите огнени кълба, движещи се с няколко пъти по-голяма скорост. Когато облакът от гърмящ газ е бил засмукван от турбокомпресорите и карбураторите на бомбардировачите, той е експлодирал вътре в тях и е подпалвал целите двигатели, ефектно сваляйки летящите крепости, превръщайки ги в горящи факли. Проф. Веско (1968) описва една шеметна нощна атака на такава чиния, която сваля с по един залп около половин дузина бомбардировачи, просто прелитайки като болид отзад напред през цялата им плътна „боксова“ формация.

Въпреки че тази технология звучи малко неправдоподобно, не трябва да забравяме, че немците са пионерите и в другата подобна област на „въздушно-горивните експлозиви“, „air fuel explosives“, които имат огромна детонационна сила, достигаща до долните нива на малогабаритните атомни бомби — от няколко десетки тона тротилов еквивалент до няколко килотона.

В немския документален видеофилм „НЛО? Или Третият райх отвръща на удара?“ на виенското тайно общество Темпелхоф, са показани чертежи на по-късни пилотирани варианти на Фойербалите с капковидна форма, използуващи още по-усъвършенстваната Теслова електростато-гравитационна задвижваща система без подвижни материални части, на която ще се спрем в следващия том (ТХГ 1; Лин, 91).

Турбореактивната орбитална Флугшайба на Белонцо, Миите и Шривер.

Може би най-могъщата от цялата гама от летящи чинии с турбореактивни двигатели е летящата чиния, построена от триумвирата на гениалните немски конструктори на антигравитационни апарати. — това е построения от инженерите Джузепе Белонцо, Рихард Миите и Рудолф Шривер летящ диск. Те го наричат Флугшайба, Flugscheibe или „летяща шайба“ в директен превод (Нойе Цайталтер, 57; Веско, 68; Бартън, 68; Харбинсън, 80; Стивънс, В., 86; ТХГ, 91 и 93; Терз, V. 91, VIII. 94 и IX. 95).

U016: БСМ скица.

На базата на големия опит, натрупан от д-р Шривер с неговия по-ранен Флюгелрад, триото замисля от самото начало този антигравитационен диск като турбореактивен свръхзвуков прехващач и бомбардировач. Лещовидната двойноизпъкнала форма на неговия корпус с диаметър вероятно между 12 и 15 метра е предпочетена в случая пред сферичната форма на току-що описания Кугелблиц, поради голямото намаление на челното аеродинамично съпротивление при дисковидната форма. Още повече, че при пилотираните дискове-прехващачи, поради тяхната огромна скорост и липса на време за прицелване, постъпателните (за диска) атаки на настигане на противника откъм опашката му са били обичайните атаки срещу противниковите самолети, докато атаките с вертикално издигане и спускане са били избягвани поради ограничения или никакъв ъгъл на виждане на пилота на диска в тези посоки. Поради всичко това сферичната форма на Кугелблица не е била нужна повече за различния профил на бойните мисии на летящата шайба.

Флугшайбата е въоръжена с няколко авиационни картечници и автоматични оръдия, а също вероятно и с бордови оръдия от по-голям калибър от — 50 до 75 мм. Да не забравяме, че с изчезването на инерчната маса на системата летящ диск-оръдие-снаряд, ще изчезне и откатa при изстрела на тези крупнокалибрени оръдия, а и тяхната дългобойност значително ще се повиши. Възможно е в по-късните модели да са изпробвани и първите експериментални управляеми ракети с жична наводка от типа „въздух-въздух“, като разработената от др. Крамер свръхзвукова ракета Х-4; или пък ракетни балванки за НУРС-овете въздух-въздух на фирмата Хеншел — HS-217 Фьон, или тези на Райнметал — 4М Оркан, монтирани отдолу под кабинната, а също и устройства за изстрелване на крупнокалибрените 220 милиметрови нурсове WrG-220, т.н. Wurfgranate, взети на въоръжение

в авиацията от леките шестцевни ракетни минохвъргачки на немската пехота.

Първият вариант на летящия диск е имал 12 стандартни авиационни турбореактивни двигатели, монтирани радиално вътре в корпуса (или под ъгъл най-много от 45 градуса спрямо радиусите), с дюзите насочени към периферията. Първоначално това са аксиалните двигатели BMW-003 с тяга от 800 кгс (ТХГ, 93), а по-късно по-мощните Jumo-004 на фирмата Юнкерс Моторенфабрик с тяга от 900 кгс.

Отработените газове се отвеждат по завити на 90 грусови „ауспусни“ тръби и се насочват тангенциално при напускането на дюзите си, като развъртат по този начин целия корпус на диска около главната централна ос на симетрия и жироскопиране на чинията. Така се генерира основната жироскопна антигравитационна подемна сила (Терз, V. 94). Двигателите BMW-003 са били произвеждани в пробни серии още от юни 1941 г., а серийно от 1943 г., и са имали тяга по 600 — 700 kgf. В последните две години на войната те се монтират в реактивните бомбардировачи Арадо Ar-234 Блиц, които са били първите видели редовна служба реактивни бомбардировачи в света. Техният живот е бил само 10–20 летателни часа.

NLO4: рисунка на БСМ гледана отдолу.

Допълнителна двойно-спинова жироскопна антигравитационна подемна сила са създавали двойно-ротиращите ротори (компресорно-турбинните валове) на турбореактивните двигатели. Роторите са се въртели първо около своите „малки“ надлъжни оси (на радиално разположените в корпуса двигатели), а след това са се въртели заедно с целите двигатели и с корпуса около „голямата“ централна вертикална ос на симетрия на цялата чиния. Както споменахме вече, от експериментите през 60-те години на проф. Лейтуейт от Лондонския Имперски колеж е известно, че двойно-ротиращата комбинация от два жироскопа (корпуса и турбореактивния ротор), въртящи се едновременно около две различни оси, създава много по-голям антигравитационен ефект, отколкото същата маса, но жироскопираща само по една ос (Терз, V. 94).

Между „теоретичните“ рецепти за повишаване на ефективността на немските антигравитационни двигатели, предложени в края на втора глава, беше и тази трета рецепта, която предписваше отказване от простото жироскопиране около една ос в полза на едновременното жироскопиране по 2, даже и 3 оси — за да се оползотвори т.н. жироскопен ефект на двойния спин. Точно това виждаме постигнато

тук от тримата конструктори на Флугшайбата, които увеличават допълнително ефективността на нейния жироскопиращ корпус чрез създаването на много по-буйното увличане и завихряне на етера — като използват едновременното въртене по две различни оси, без обаче да увеличават теглото на диска. Жироскопиращите и бясно-въртящи се едновременно по две оси ротори на турбореактивните двигатели на Флугшайбата ни дават един идеален пример на точно такова увеличение на подемната антигравитационна тяга, генерирана от нейния двойно-жироскопиращ корпус (Терз, V. 94).

Третата компонента на антигравитационната подемна сила се създава от ентропийно-жироскопния антигравитационен ефект на изгарянето на реактивното гориво (стандартен авиационен керосин) вътре в горивните камери на реактивните двигатели, потопени вътре в антигравитационното поле на жироскопиращия корпус на летящия диск (виж експериментите на Козирев, описани в глава 1.4. на тази книга, а също и Козирев, 74 и 91; и Терз, V. 94).

Пилотската кабина е разположена, според добре установената вече немска традиция, в центъра на ротиращия летателен апарат, върху лагери, и е жироскопно стабилизирана с малък допълнителен жироскоп да не се върти заедно с корпуса, а да сочи само в една посока — напред. Скоростта на диска достига 2000 км/ч и 25 км височина при първия си полет, а при втория — 27 км височина. Скоро са постигнати и скорости от 4000 км/ч във високите слоеве на стратосферата, и апаратът показва, че и това не е граница за неговите възможности (Нойе цайталтер, 57). Естествено за полети на такава височина е била нужна херметична кабина за екипажа, но всеки, който е малко запознат с възможностите на немската наука и технология би съобразил, че това би било последното нещо, което би спряло немците в построяването на този летящ диск.

Понеже Флугшайбата лети, поддържана единствено от антигравитационната подемна сила на жироскопиращия корпус, без да използва допълнителни аеродинамични ефекти, следва, че още преди старта нейната гравитационна маса трябва да изчезне напълно. Иначе тя не би се отлепила от земята. С нея ще изчезне и нейната инерчна маса. Това ще доведе до изчезването и на центробежните сили в конструкцията на жироскопиращия корпус, което значително облекчава нейните структурни изисквания, а също и подаването на течностите, като гориво и масло, до двигателите.

Консумацията на гориво от двигателите BMW-003 е била около 1 тон керосин на час. Това прави консумация от 12 тона/час за цялата

чиния. Но при скорост от 1000 км/ч даже и това гориво ще стигне за полет от 500 км в двете посоки. Предполагам, че количеството гориво, което този диск е носел на борда си, е било между 12 и 24 тона. 12 двигателя по 400 кг всеки тежат около 5 тона. Въоръжението, екипажа и празния диск тежат още 10 тона, което прави предстартово тегло на заредения диск от 27 до 39 тона.

При Флугшайбата за първи път е изпробвано и едно ново екзотично гориво, даващо й още по-невероятни възможности. Но даже намекът за използването на такова гориво би накарал августейшите академии на химическите науки да „разжалват“ всеки предложил го химик и да го пратят отново в средното училище. За това невероятно гориво — обикновения благороден газ хелий, ще поговорим в раздела за немските космически полети. Твърде вероятно е именно с това високо-калорично гориво даже и тази Флугшайба, задвижвана от най-първобитните турбореактивни двигатели, произведени на Земята, да е била в състояние да излети в орбита около Земята.

UO33: снимка на БСМ в полет.

Технологичните и производствени бариери за конструирането на Флугшайбата не са били по-големи от тези, необходими да се овладеят и построят първите турбореактивни изтребители: използвани са били същите двигатели, същото гориво, резервоари за горивото, материали за корпуса и кабината, системи за навигация, въоръжение и т.н. Даже цвета на долното бельо на пилотите, управляващи тези огнедишащи и тътнещи чудовища, е бил един и същ с този на цялото останало Луфтвафе. Единствената разлика с конвенционалните изтребители се състои в използвания революционно нов физичен принцип на генериране на подемната сила: не старата класическа аеродинамична подемна сила на крилата, а новата антигравитационна подемна сила на жироскопиращия корпус.

Крингелблицът — летящия тороиден турбореактивен двигател.

Вместо да мислят как по ефективно да произвеждат само два-три модела изтребители, като руснаците например, немските конструктори като че ли не могат да седят мирно на едно място, без да сменят моделите, и особено модификациите, едва ли не на всяка следваща произведена серия самолети. Тежко и горко на механиците, мъчещи се да поддържат на бойното поле тази какафония от несъвпадащи си модификации. Още по-променлива е картината в секретните конструкторски бюра за летящи чинии, където надали и две чинии си

приличат една с друга: ако не са ограничени от изискванията за абсолютната симетрия на бързо ротиращите корпуси, немците сигурно не биха изтраяли да изчертаят до края в един и същи стил и една чиния, а биха започнали да изпробват нови решения от втората половина на кръглия корпус нататък.

Като че ли недоволни от постигнатите шеметни резултати с Флугшайбата, немците веднага се заемат да конструират в последните години на войната нейния следващ вариант, който обаче изисква първо създаването на най-невероятния реактивен двигател, който някога е бил построяван на Земята. Това е специално построения за целта турбореактивен двигател с уникална тороидна (пръстеновидна) форма и огромни размери от 8–10 м външен диаметър на пръстена, създаден да бъде преди всичко един идеален антигравитационен двигател за летящи чинии. Нека да видим как немските конструктори успяват да сътворят това следващо чудо на техниката.

Тороидалният двигател е получен, като е проведено едно (топологично-непрекъснато) метаморфозиране на обикновен реактивен двигател по формулата: „от салама — през тортата — до геврека“. Първо вертикално-поставения (с дюзата надолу) „саламовиден“ аксиален турбореактивен двигател е метаморфозиран и сплескан в един плосък диск или торта, като роторът му продължава да се върти около вертикалната ос. След това в центъра на тортата, тоест в центъра на вала на ротора е пробита отгоре до долу една вертикална дупка, и после е разширена до 8–10 м диаметър, за да се получи един тороид или „геврек“, без обаче да се наруши свързаността на частите и възлите на първоначалния „саламовиден“ двигател. Метаморфозата обаче не значи, че правият роторен вал на изходния двигател е огънат и свит на геврек. Оста на въртене на тороидния компресорно-турбинен пакет остава вертикална, и преминава през центъра на неговата дупка. Най-накрая дюзата за изгорелите газове на изходния двигател също е метаморфозирана и от една голяма дюза е разклонена на десетки по-малки дюзи. Те всичките са изнесени от долната централна част на саламовидния двигател до периферията на новия геврек. Но вместо да духат навън в радиална посока, всички те са завити и насочени да духат в една и съща тангенциална посока, развъртайки корпуса на чинията по този начин в обратната посока.

S15: Разрез на Донътблица.

И така се стигна до идеята за построяването на този най-интересен в конструктивно отношение летящ диск, на този реактивен летящ жироскоп, по-точно реактивен жироскопиращ „летящ геврек“, който

поради специфичната форма на тороидния си двигател аз нарекох просто летящия Блиц-геврек, или Донътблиц, Donut Blitz, на английски, Кринге́лблиц, Kringelbliz, на немски. Сега ще видим защо това име подхожда толкова на конструкцията на Донътблица.

Хоризонтално-разположеният гевреко́виден турбореактивен двигател се върти, заедно с целия тороиден корпус, около главната вертикалната ос на симетрия на целия диск, около кръглата кабина. Единственото нещо в този диск, което не ротира поради съвсем ясни причини, е пилотската кабина. Тя е монтирана на лагери в центъра на летящия диск, в дупката на геврека, обкръжена от всякъде от пръстеновидния двигател. Кабината има традиционната вече за немците жироскопна стабилизация, за да сочи само напред по време на полет, докато целия корпус се върти около нея.

Отново тук при Донътблица, както и при Кугелблица, описан преди малко в настоящия параграф, виждаме приложение на епохалното немско откритие — двигателите на тоталната реакция (Веско, 68). При тези двигатели се върти не само роторът, но и „статорът“, като той контражироскопира в обратната посока на ротора. Това повишава забележимо механичното КПД на двигателя, а още повече и неговото антигравитационно КПД. „Статорът“ е наречен така само условно, защото за един външен земен наблюдател роторът се върти в едната посока, а „статорът“ около него се върти в противоположната посока, и съвсем не е „статичен“, като всеки уважаващ себе си статор. Просто това е един нов тип турбинен двигател с вътрешно горене, без абсолютен статор, а с два контражироскопиращи ротора, поставени един в друг.

Както споменахме преди малко, от много следвоенни експерименти с антигравитационни ефекти се е потвърдило, че едновременното контраротиране около вертикалната ос в две противоположни посоки на два жироскопа, поставени един над друг, (или един в друг), значително повишава ефективността на антигравитационния двигател (Терз, V. 1994). И тук при Донътблица, както и при Кугелблица преди малко, ролята на първия жироскоп се играе от бързовъртящия се полек ротор на двигателя, а ролята на втория контраротиращ жироскоп — от по-бавно въртящия се и доста по-тежък статорен „ансамбъл“ — от въртящия се в обратната на ротора посока статор, заедно със заболтения към него лещовиден корпус на летящия диск, и тежките резервоари за гориво, монтирани по периферията му.

Трябва да се обърне внимание на най-важния момент в конструктивното решение на апарата: резервоарите за гориво — най-

тежките детайли на чинията — са монтирани в жироскопиращата част на диска, и се въртят заедно с корпуса. Те са разположени в най-доброто за тях място с оглед на повишаването на „маховичния им момент“, а от там и на приноса им в генерирането на антигравитационната подемна сила. Те са разположени в периферната част на дисковидния корпус, по-навън от тороидния двигател, и тяхното тегло е напълно „нулирано“ от тяхното жироскопиране около вертикалната ос на чинията. Най-леката част на Донътблица — неговата кабина, е поставена в нежироскопиращия център на летящия диск, тъй като нейният принос в генерирането на антигравитационната сила, ако и тя би жироскопирала, би бил минимален.

Антигравитацията е единствената подемна сила, използвана при полета — тази чиния. Тя е създавана и от ротора, и от статора на чинията. Те жироскопират в различни посоки, в хоризонталната равнина, около централната вертикална ос на симетрия на чинията и на двигателя. По този начин се създава основната контражироскопираща антигравитационна подемна сила на този летящ диск. Една допълнителна подемна сила е генерирана от обичайния за всички антигравитационни двигатели с вътрешно горене жироскопно-ентропиен антигравитационен ефект, създаден от горенето на авиационния керосин в горивните камери на турбореактивния двигател, целите потопени в антигравитационното поле на чинията (Терз, V. 94).

За любителите на самолетната механика, нека да видим сега какво е вътрешното устройство на този най-уникален от всички турбореактивни двигатели, построени някога на Земята. Геврекоподобният тороидален двигател прилича по геометрия на едно обикновено автомобилно колело, поставено хоризонтално, и се състои като всеки реактивен двигател, от ротор и статор. Тук ролята на ротора се играе от вътрешната гума, а на статора — от външната. Те са надянати и се въртят свободно на лагери около централната неподвижна джанта, която пък играе водещата роля на пилотската кабината в нашата импровизирана демонстрационна драма. За да има някакъв термодинамичен екшън и да се върши някаква работа в двигателя от разширяващите се изгорели газове, роторът и „статорът“ се въртят в различни посоки един спрямо друг, контраротирайки. Роторът и статорът на този тороиден двигател са в действителност малко по-сложни по конструкция, и се състоят от роторен „пакет“ и от статорен „ансамбъл“ — и двата с формата на пръстени — но за тях ще говорим накрая.

VT18: Кринге́лблиц: гума върху джанта.

Значи вътрешната гума (на ротора) се върти в едната посока, а външната гума (на статора) върху нея се върти в противоположната посока. Неподвижната кабина-джанта в средата се любува на разиграващата се драма между антагонистичните характери на ротора и статора, шеметно разминаващи се на всеки свой оборот около нея. Да припомним какво бяхме казали по-горе за този нов тип двигатели на тоталната реакция: за наблюдател от земята това е един двигател без абсолютен статор, който има два контраротиращи ротора, поставени един в друг.

По-точно логиката на въртенето в двигателя е същата като при гореописаното автомобилно колело, но двигателят прилича повече не на едно, а на две такива еднакви колела, надянати едно под друго (но не едно в друго) на обща хоризонтално-разположена джанта — кабината в центъра на летящия диск. (Като двойните задни гуми на камионите, само че при тях двете гуми са върху две джанти, а тук — върху една обща, която освен това е и хоризонтална). Двете колела се въртят свободно на лагери около общата джанта, около централната вертикална ос на симетрия на чинията. Горното колело представлява компресора, а долното — турбината. И горното, и долното колела имат своите вътрешни и външни гуми, и са разположени хоризонтално около кабината. Вътрешните играят ролите на роторите, а външните —

на техните контраротиращи статорни кожуси.

VT19: Кринге́лблиц: 2 гуми върху джанта.

Двете вътрешни гуми на роторите са заболтени една за друга и щастливи се въртят заедно в една посока. В нашата малка демонстративна драма те играят ролята на пръстеновидния роторен пакет на двигателя, който се състои от заболтените един за друг тороидни ротори на компресора отгоре и на турбината отдолу. Аналогично и външните гуми на двете колела — играещи ролите на „статорите“ на компресора (отгоре), и на турбината (отдолу), са заболтени заедно, но се въртят в противоположната посока на вътрешните гуми (т.е. на роторния пакет). В нашата драма външните гуми играят антагонистичната роля на пръстеновидния „статор“, който е същевременно и кожуха на двигателя. Този кожух е монтиран вътре в корпуса на летящия диск и заболтен за него. Тоест имаме ротор въртящ се вътре в статорния кожух, последният на свой ред е монтиран вътре в корпуса на Донътблица. Понеже кожухът се развърта от разширяващите се газове в турбинната секция, той предава на корпуса едно допълнително развъртащо усилие, което заедно с тягата на периферните тангенциални дюзи на двигателя предизвиква жироскопирането около вертикалната ос на целия корпус, заедно с резервоарите за гориво — най-тежката част на чинията. Значи в този статорен ансамбъл най-дейна роля играят: статорните кожуси на компресора и турбината, на външната ротираща част на корпуса (т.е. без кабината), и накрая тежките резервоари за гориво, монтирани в самата нейна периферия. Което ще рече статорният ансамбъл се състои от почти целия летящ диск, без кабината и роторния пакет.

VT20: Кринге́лблиц: кое накъде се върти.

Какъв е смисълът да се строи този невероятен двигател с диаметър (ако го изправим вертикално) колкото височината на 3–4 етажна сграда, след като немските конструктори просто биха могли да наредят повече стандартни турбореактивни двигатели около периферията на диска, по системата „колкото поеме“, както при Флугшайбата, разгледана току-що, и да получат пак същата мощност? Оказва се, че решението съвсем не е толкова просто. Както казахме преди малко — една постоянна неудовлетвореност не дава мира на конструкторите, и ги кара да надминават себе си с всяко свое ново творение.

За нашите читатели, които се увличат от физичните принципи, залегнали в основите на този двигател, бих предложил следното разсъждение. Възстановявайки логиката на конструкторите на Кринге́лблица, на Блица-геврек, ние можем да поразсъждаваме малко

за антигравитационната физика на различните жироскопиращи геометрични форми: на саламите, тортите и гевреците. Така можем да открием веднага как да подберем най-подходящата от тях за нашия проектиран антигравитационен двигател, припомняйки си едно от основните изисквания за неговата ефективна работа: правилото за максимизиране на неговия маховичен момент, за да може той да създава едно ефективно завихряне на физическия етер (Терз, V.94). Даже не е нужно да се ровим в гимназиалните учебници по физика, за да открием в тях формулите за изчисляването на ротационните инерчни моменти (научната терминология за нашия прост маховичен момент) на тези три жироскопиращи тела, дадени по-горе — на салама, на тортата и на геврека — защото това отдавна е направено например от конструкторите на автомобилни двигатели. Използваната във всичките тези двигатели дисковидна форма на маховиците им ще ни подскаже, че „саламената“ геометрия съвсем не е подходяща за нашите изисквания за добър маховик. Значи дискът ще е много по-добър за изискванията за голям маховичен момент от салама. А това значи, че той ще е същевременно и един по-ефективен антигравитационен генератор.

А пък пръстеновидните нови модели на фризбита ще ни подскажат и още по-модната сред конструкторите на летящи чинии геврековидна тороидна форма, която е и най-подходящата маховична форма за нашите цели да създадем един ефективен завихрящ генератор на етерни вортекси. Тя е по-добра даже и от класическия сплескан като торта дискообразен маховик на автомобилния двигател. Ето защо тороидната форма на двигателя на Донътблица се оказва най-добрата за нашите маховични цели. Което пък повишава и нейната ефикасност като антигравитационен двигател — като бъркалка на физическия етер. Всичко това ще повиши много и подемната сила на апарата.

Да повторим отново този аргумент по друг начин. По-неефективното от антигравитационна гледна точка решение би било да изправим вертикално само един класически саламовиден турбореактивен двигател в центъра на чинията (специално уголемен за целта до същата мощност), и да го оставим да жироскопира ротора си около вертикалната ос в една посока, а в същото време с помощта на свободно контраротиращия статор целия корпус на чинията, прикрепен за него, в другата посока. Едно много по-ефективно решение от това би било да метаморфозираме този класически двигател в един нов плосък тороиден „геврековиден“ двигател, чиито тороидни ротор и статор не само контраротират около главната

вертикална ос на симетрия на чинията, но притежават и значително по-големи маховични моменти. Следователно те ще бъдат и многократно по-ефикасни като генератори на етерни вортекси, отколкото традиционния саламовиден турбореактивен двигател. Това метаморфозиране на изходния аксиален двигател ще доведе до значителното повишаване на антигравитационното КПД и на антигравитационната подемна сила на получения контра-жироскопиращ пръстеновиден двигател на тоталната реакция.

С това топологично трансформиране гениалните немски конструктори успяват да максимизират маховичния момент на целия контраротиращ ансамбъл от ротор и статор-корпус, а от там респективно и антигравитационния ефект, като в същото време успяват да намалят значително и теглото на чинията. Защото един огромен тороиден двигател е по-лек, отколкото 20–30 стандартни реактивни двигателя със същата дюзова мощност, а освен това неговото контра-жироскопиране генерира и значително по-голям антигравитационен ефект, отколкото двойно-спиновото жироскопиране около вертикалната ос на реактивните двигатели със същата мощност — както при първата Флугшайба с дванадесетте реактивни двигателя BMW-003, разгледана по-горе.

Значи немските конструктори на този двигател са се стремели не само към малко тегло, не само към голяма дюзова мощност, но и към голяма „маховична мощност“ — голяма завихряща или „вортексорна мощност“, която директно да се транслира в по-голяма антигравитационна мощност, именно това е и причината за проектирането на този огромен и странен на външен вид турбореактивен двигател с тороидна форма, специално създаден за летящите Блиц-евреи (Терз, V.94).

Откритият от Анри Коанда аеродинамичен „ефект на граничния слой“ — на прилепването на струя газ към огъната и отклоняваща нейната траектория повърхнина — е наистина употребен в този летящ диск за създаването на първия може би изтребител с „векторирана тяга“ в света. Ефектът се използва при излитането и кацането на диска за отклоняването на част от тангенциалната струя на всяка една от периферните дюзи надолу, чрез използването на периферни „Коандови“ газови кормила-елерони, които се накланят надолу, повличайки със себе си и отклонявайки надолу част от „полепналите“ върху тях газови струи, изхвърляни от тангентните дюзи (Веско, 68; Харбинсън, 80 и всички останали).

Но тук аз трябва дебело да подчертая, и то няколко пъти, че

аеродинамичният ефект на Коанда съвсем не е бил единственият и самостоятелен източник на подемната сила, както се твърди в няколко дезинформационни статии след войната, стремящи се да представят цялото това невероятно развитие на немските антигравитационни летящи чинии като нищо повече от умелото използване на обикновени класически аеродинамични ефекти. Естествено в нито една от тези де факто дезинформационни статии, изброени по-горе, не се споменава и дума за жироскопирането на каквото и да било по корпуса на чинията — в тях думата жироскоп като че ли е най-цензурираната дума, а още повече от нея и ключовата дума на този модел — турбореактивен летящ жироскоп (Терз, V.94).

Реалността обаче много често е по-налудничава и от най-побърканите мнения за нейните проявления. В действителност се оказва, че летящият геврек не само не се нуждае от аеродинамичния ефект на Коанда, за да може да полети в атмосферата, а нещо много по-куриозно — оказва се че той въобще не се нуждае и от самата атмосфера, за да може да прелети около Земята. Оказва се, че съществува опасността вироглавият антигравитационен геврек да излети от атмосферата и да влезе в орбита около Земята, даже и да се откъсне завинаги от гравитационното поле на Земята, ако пилотите му се заплеснат и натиснат педала на газта до отказ. Машината може да извършва екзо-атмосферни суборбитални, орбитални и даже „еднопосочни“ полети, и причината за тези уникални възможности се дължи на изключително мощната антигравитационна подемна сила и феноменалното, почти мигновено ускорение благодарение на пълното изчезване на инерчната и на гравитационната маса на чинията (Терз, V. 94). Ако на борда няма и спирачна система от ракетни двигатели, която да върне летателния апарат обратно на Земята, на екипажа не би му оставало нищо друго, освен да си тананика марша на всички емигранти „One Way Ticket“ о о о о о о о о…

Глава 5

Участие на немските летящи чинии във въздушните битки на войната.

Книгите на Веско и Харбинсън, а също и множество други материали от съюзнически вестници по времето на Втората световна война, споменават редица случаи на единични въздушни боеве, когато в небето на Германия са били извършвани ограничени изпитателни, разузнавателни или пък даже прехващателни полети на немски летящи чинии срещу формации от съюзнически бомбардировачи. Някой автори споменават дори за цели масови въздушни битки между немските чинии-изтребители и бомбардировачите на съюзниците.

Резултатите от светкавичните нападения на немските чинии са били обикновено унищожителни за летящите крепости на съюзниците — те са били като тромави „седящи патици“ за мълниеносните нападения на чиниите-изтребители, много от които са летели с около или свръхзвукови скорости. В тази книга и още по-подробно в следващите разширени томове ще бъдат включени и много от оригиналните съобщения от съюзническите вестници по онова време за атаките на немските летящи чинии над техните самолети, а също ще бъдат обсъдени и различните нови оръжия и смарт-муниции, конструирани от немците и въведени на въоръжение в първите експериментални ескадрили, въоръжени с летящи чинии.

5.1. Конвенционалното въоръжение на летящите чинии.

Немците монтират на своите летящи чинии всички най-добри традиционни оръжейни системи, създадени от техните конструкторски бюра. Освен изпитаните бордови авиационни картечници и автоматични оръдия, се монтират и стандартни 10 тонни оръдейни кули от танковете Тигър и Пантера, въоръжени с най-добрите немски дългоцевни танкови оръдия със 75×70 мм калибър, както ще видим в следващия том, описващ тежките по 100–150 тона бронирани електромагнитни чинии-изтребители на танкове от серията Haunebu-1 и 2, построени в тайните проекти на СС (ТХГ, 91 и 93, Ван Хелсинг, 93). Потопени в антигравитационното поле на чинията, в което

„изчезва“ не само гравитационната, но и инерчната маса на всеки предмет, тези оръдия са имали значително по-голяма дългобойност от нормалните си земни събратя, защото и снарядите в цевта са били лишени от своята инерчна маса и са се ускорявали до много по-висока от нормалната скорост, преди да напуснат цевния канал.

S07: Haunebu с танковата кула.

S08: Танковата кула от пантера в детайл.

Ракетни установки за НУРС-овете въздух-въздух на фирмата Хеншел — HS-217 Фьон, или тези на Райнметал — R4M Оркан, се монтират отдолу под кабините на много от прототипните чинии-изтребители; а също вероятно и устройствата за изстрелване на крупнокалибрените 220 мм нурсове WrG-220, т.н. Wurfgranate, взети на въоръжение в авиацията от леките немски пехотни шестцевни ракетни минохвъргачки.

Първите разработени на Земята свръхзвукови ракети от типа „въздух-въздух“ вероятно се монтират и изпробват не само на реактивните изтребители Ме-262, но и на някой от летящите чинии. Това са ракетите с жично насочване — като ракетата Х-4 на д-р Крамер. В пресата се срещат съобщения за нейното изпробване например от витловия изтребител Фоке-Вулф 190А-8 (Бориславов, 96). Както и за многото други завършени и успешно изпробвани от немците типове ракети, и за Х-4 се говори изключително малко след войната от съюзниците, които още доста години след това не са имали нищо подобно в своя арсенал.

Доказателство за това са фактите около успешното изпробване и потулване на многобройните други модели на немски бойни ракети. Радиоуправляемата ракета „въздух-вода“ на фирмата Хеншел успешно е изпробвана още през 1940 година в Северно море край Пенемюнде, а след няколко месеца отбелязва и първото свое бойно попадение (имам документалния филм от това попадение). Фирмата разработва в последствие над десетина модела на тази радиоуправляема ракета, включително и свръхзвукови прототипи с жично насочване, неуязвими за радиосмущенията на съюзниците. Радиоуправляемата смарт бомба Х-1 Фриц на д-р Крамер, на която се монтира в последствие и миниатюрна телевизионна камера за визуално насочване (имам фотографията на цялата ТВ бойна глава), потопява през 1944 г. дезертиращия флагман на италианската флота, линейния кораб „Рома“, само с едно единствено точно попадение, хвърлена от самотен бомбардировач, летящ на 10 км височина (имам и документалните немски фото-кадри от самата атака, заснети от бордовата камера на

бомбардира). Над една дузина ракети земя-въздух успешно са изпробвани от немците, но поради машинациите на немските тайни общества, чиито конци вече многократно казахме, че са били дърпани от Лондон и Ню Йорк, никога не се стига до тяхното масово производство и употреба на фронта, с цел да се приключи набързо войната.

NLO2: рисунка на БСМ в бой с изтребители.

5.2. Глобалният октопод на тайните общества и тяхната ръководна роля в разпалването и режисирането на световните войни.

Един много важен момент за разбиране на степента на участие на немските летящи чинии във въздушните боеве на войната е необходимостта човек да се запознае с подмолната глобална и интернационална структура на тайните общества на Земята, с техните „топли, братски и нерушими връзки“ помежду им, даже и зад грохота на световните войни. Не трябва да се забравя, че различните национални клонове на едни и същи тайни общества са тези, които послушно са следвали Илюминатите и глобалните банкери зад тях в планирането, разпалването и „менажирането“ на всички големи войни през последните няколко века, за да се максимизират астрономичните печалби, които банкерите прибират от тези свои най-богати златни жътви (Фаган, 67; Грифин, 72; Сътън, 72 и 73; Колмън, 90; Купър, 93; Ван Хелсинг, 93; Хилдер, 94; Максуел, 94; Терз, IV. 96).

Докато на дребните банки е разрешено от техните по-големи мултинационални „братя“ да правят своите пари от даване на малки заеми на населението за строеж на къщи и покупката на коли, а на „националните“ банки е разрешено да се специализират в отпускането на по-големи заеми за строежа на крупни национални обекти като заводи, железници, пристанища и комуникации, то най-големите частни глобални банки, които задкулисно притежават и „националните“ банки, и по-малките регионални банки във всяка една от страните на света, се специализират в правенето на своите пари главно от планирани войни и междуособици. Това са същите банкери, които са основателите, финансистите и вдъхновителите и на постоянно споменаваните в тази книга тайни общества.

От всичко това следва, че една война се води не да се унищожи врага завинаги, за най-краткото възможно време. Точно обратното, чрез умишленото протакане, и най-важното — чрез неизползването на

най-модерните тайни въоръжения за бързото привършване на конфликта — се полагат максимални усилия войната да се удължи до 4–5 години, за да се максимизират печалбите от оръжейните доставки на банкерските концерни, които по желязно правило финансират и въоръжават и двете страни едновременно във всеки един световен конфликт. Банкерите обичат да пият кръвта и на двете воюващи страни бавно и с наслада, за предпочитане със сламка.

От това автоматично следва, че немските тайни общества никога не! биха разрешили на техните най-модерни и частно-разработени електрогравитационни летящи чинии, които ще разгледаме в следващия том на тази книга, да участват в конфликта, нападайки да речем столиците на техните „братя по клетва“ — американските и английските тайни общества. Така че освен за ограничени единични изпробвания, от които са останали многобройни статии с разкази на съюзническите пилоти-очевидци, големите електро-гравитационни чинии на немските тайни общества, въоръжени с мазерните оръдия, никога не са били използвани масово, систематично и методично във въздушната война над Германия.

5.3. Ненадеждността на конвенционалните немски чинии.

В същото време останалите конвенционални летящи чинии с двигатели с вътрешно горене, разгледани в предишните и в следващата глави и построени не от тайните общества, а от секретните проекти на Луфтвафе-то и Вермахта — проекти с доста по-ниски нива на секретност от частно-финансираните програми на тайните общества — са били твърде малобройни и твърде ненадеждни, за да направят забележима промяна в хода на военните действия. Освен това тайните общества правят всичко възможно да не се стигне то тяхното масово серийно производство. Във всеки един момент немците едва ли са разполагали с повече от 10–15 годни за полет експериментални летателни апарати.

Причините за това са били тяхната ненадеждност, огромният им апетит за гориво и необходимостта от често кацане за зареждане с гориво и муниции, което не им позволява да се задържат особено дълго във въздуха. Първите турбореактивни двигатели са имали освен това едва 10–20 часа живот. След това е трябвало да се подменят с нови. Накратко казано, за всеки час полет на една конвенционална летяща чиния след това били нужни по няколко дни за нейния основен

ремонт и преглед на всички възли. И най-важното — нека да не се забравя, че за цялата война Германия произвежда около 100 хиляди бойни самолета, докато съюзниците — Русия, Англия, Канада и САЩ произвеждат около 500 хиляди бойни самолета. Срещу всеки немски самолет във въздуха е имало средно по 5 противникови самолета.

5.4. Швайнфуртската въздушна битка.

Въпреки ограничените атаки на немски летящи чинии върху съюзнически бомбардировачи, и то главно с експериментална цел, във въздушната война над Третия райх съществува една незабравима битка — определено най-голямата и най-свирепата нощна битка, с най-унищожителния резултат за съюзниците. По сведения на самите немски тайни общества, те разрешават масовото използване на техните значително по-модерни летящи чинии в тази критична схватка (ТХГ-1; Ратхофер, 90). Това става на 14.X.1943 г., по време на най-голямото въздушно нападение през цялата война над една единствена цел — по време на тоталната нощна атака на всички налични бомбардировачи на съюзниците над завода за сачмени лагери в Швайнфурт — най-важния индустриален обект може би в цяла Германия.

Англичаните и американците залагат всичко на една карта и хвърлят цялата своя налична бомбардировачна армада от 650 тежки четиримоторни летящи крепости в това нападение. Само за няколкото часа на жестоката нощна атака немската противовъздушна отбрана, и най-вече координираните атаки на немските летящи чинии, унищожават около 150 бомбардировача, или една четвърт от цялата налична съюзническа армада (Ратхофер, 90).

Естествено съюзниците не допускат в тяхната преса да се появи дори един намек, дори един ред, за масираното участие на немските летящи чинии в тази битка, и всички съюзнически загуби се обясняват единствено със значително по-концентрираната конвенционална противовъздушна отбрана на немците около завода. Съюзниците дори са принудени официално за първи път да признаят за употребените от немската авиация огромни НУРС-ове WGr-210 с калибър 220 мм, които свалят 21% и непоправимо повреждат 45% от тяхната армада от тежки бомбардировачи (Бориславов, 96). Всичко това се прави, за да се скрият на всяка цена зад тази статистика разказите за новите огнени дискове, употребени от немците в тази битка (Ратхофер, 90).

Вместо да се жалват в световната преса за това, че техните немски „братя по ложа“ играят неджентълменски и едностранно разрешават

използването на своите летящи чинии, съюзническите тайни общества (клоновете на същите глобални тайни общества както и тези в Германия) просто тихомълком усилват натиска върху своите немски „братя“, за да не позволят никога вече масираното използване на бойното поле на немските летящи чинии. Защото това би довело до реципрочното използване на по-съвършените американски и британски частно-построени летящи чинии, които са имали около 80 години по-дълга история от немските чинии. Това само би ускорило края на войната — тя можеше да привърши и за един ден. Каква анатема би било това за банкерите, финансиращи задкулисно и двете страни на целия този кървав братоубийствен водевил.

Освен това нали именно съюзническите тайни общества тайно финансират и режисират посредством своите немски клонове идването на нацистите на власт и последвалите го военни приготовления за Втората световна война. Така че на немските тайни общества не им остава нищо друго, освен послушно да се подчинят на своите господари и финансисти, и да забравят за масовата употреба на своите летящи чинии в бъдещите въздушни битки на войната (Сътън, 72; Снел, 74; Ван Хелсинг, 93; Терз, IV. 96).

5.5. Неконвенционалното въоръжение на летящите чинии.

Освен конвенционалните въоръжения на немските летящи чинии като картечници, автоматични оръдия и даже танкови кули със 75 милиметрови танкови оръдия, нурсове и ракети въздух-въздух, немските конструктори разработват и много нови и революционни оръжейни системи, за някои от които вече говорихме.

Магнетронните генератори на електромагнитни импулси на Кугелблица са „изключвали“ от разстояние електрическите запалителни вериги на бомбардировачните двигатели и те са спирали, причинявайки падането на летящите крепости. Газовите оръдия на Фойербала, които вече обсъдихме, изстрелващи запалителни гърмящи смеси по противниковите самолети, са възпламенявали двигателите на бомбардировачите, които са имали лошия късмет да налетят на изстреляния от „Огнената топка“ газов облак.

Освен тези напреднали оръжия, се разработват много по-екзотични и революционни системи. Тайното научноизследователско „Ураново Дружество“, или „Uran Verein“, разработва не само портативни леки атомни електрически генератори с размера на еднометрова сфера — за проектираните стратегически бомбардировачи, задвижвани с електродвигатели, които като излетят един път, забравят да кацнат обратно; но също така и портативни самолетни бордови електромагнитни „релсови оръдия“, или rail-guns, с голяма дългобойност, също планирани да се монтират и на летящите чинии.

Немски учени-акустици разработват и екзотичните акустически оръдия за смъртоносни ултразвукови лъчи — тъй наречените Шалканоне (Schallkanone). Те имат голяма площ на поразяващото действие, и са много удобни за унищожението на многобройна атакуваща жива сила на противника. Например за защитата на гладки планински дефилета или равнинни местности. Гърмящ газ се подава под налягане по тръбопровод във фокусната точка на масивна параболична антена, наподобяваща радарна антена. Тя е изработена от дебела 5–8 см листова стомана (вероятно), а може би и от сплавта Импервиум, за да не се разпада от огромните вибрации при всяка експлозия. Във фокуса той се възпламенява от електрическа запалка, предполагам с честота 1–2 експлозии в секунда, произвеждайки широколентов експлозивен шум, който се насочва от подвижната

параболична антена към целта. От 0 до 300 метра причинява моментална смърт от вътрешни кръвоизливи на цялата жива сила на противника, независимо дали има пряка видимост или не. От 300 до 500 метра предизвиква тежки наранявания, и над 500 метра — тежко главоболие и невъзможност за изпълнението на каквато и да било задача. Усъвършенствани модели на това оръдие са били в състояние да раздробят на парчета чрез бърза умора в метала стоманена танкова броня на разстояние няколкостотин метра.

S24: Шалканоне — скица.

S21: Шалканоне — снимка.

В по-секретните проекти на тайните общества се разработват също така оръжия за климатични войни, като „оргоновите“ генератори на Вилхелм Райх; а също и молекулярни и „ледени“ бомби; „въздушно-горивни експлозиви“, „air-fuel-explosives“, и бинарни нервно-паралитични газове. В следващите томове от тази поредица ще опишем най-обстойно и една от най-жестоките и най-комични в същото време истории за построяването и изпробването от немците на цяла серия от различни видове атомни реактори и атомни бомби, които са били изпробвани от тях в успешни подземни и наземни изпитания — например с първата тактическа ракета с атомна бойна глава, тъй наречената в литературата „Чукът на Тор“, „Hammer of Thor“, или „T-Geschoss“, успешно изпробвана, унищожавайки един специално построен за целта град-мишена със своята ослепителна експлозия (Стивънс, Х., 95).

Има упорити мнения от различни допълващи се източници, че в края на войната сглобените и неизползвани атомни бомби от подземните немски научноизследователски центрове са „пленени“ от американците. Една от тях е изпробвана в Щатите в „първата“ атомна експлозия на Земята в Аламогордо, щата Ню Мексико. Следващите две немски бомби са хвърлени от американците върху Хирошима и Нагасаки — японските градове на бившите немски и бъдещи американски съюзници (Терз, Билек, IX. 92).

Въпреки неправдоподобността на такива истории, ние винаги трябва да си спомняме мотото на нашата Академия за политически-некоректни (или дисидентски) науки, да си спомняме нашата често-повтаряна максима, че Вселената е много по-странна и непредсказуема, отколкото и най-добрата научна фантастика за нея би могла да бъде. Спомняйки си нашия девиз, тук е мястото да охладим прибързаните реакции на недоверие сред читателите като намекнем, че нито ядрената експлозия в Аламогордо, нито пък немските подземни и

надземни експлозии почти две години преди това, са били първите експлозии на земно-конструирани атомни бомби.

Според нашите дисидентски източници прадядото на тези атомни оръжия е бил взривен във Великобритания от тамошните тайни общества почти половин век преди края на Втората световна война, или някъде по времето на кралица Виктория. Голямата експлозия през 1906 г. край река Белокаменная Тунгуска, според данните получени в нашата академия, е била първото изпробване на Земята на термоядрено взривно устройство, доставено на борда на земно-построена антигравитационна чиния, принадлежаща твърде вероятно на същите тези британски тайни общества, финансирани без ограничения от банкерите зад тях (Харбинсън, 80). Затова може би става и ясно защо Хитлер е решил все пак да не използва своите ядрени оръжия срещу англичаните. Та нали твърде вероятно те самите са му дали, посредством двата клона на техните общи тайни общества, някои от чертежите за същите тези атомни бомби.

Немският атомен физик проф. Хайзенберг говори още през 1943 г. за следващото поколение оръжия за масово унищожение след атомната бомба — за ананасовата бомба. Това е микроскопична бомба с размерите на ананас спрямо размерите на другите немски атомни бомби. Затова пък това е супермощна бомба, заредена най-вероятно с антиматерия, или с извънземния елемент-115 р, дискутиран в началото на книгата. Тя би била в състояние да унищожи целия Лондон или Ню Йорк само с една експлозия — нещо което не би било по силите на малките 20–50 килотонови немски атомни бомби, като хвърлената над Хирошима (Терз и Билек, IX.92).

Научноизследователските и развойни институти към тайното общество „Черното слънце“ на СС построяват и едно от най-страшните оръжия в немския арсенал — мазерните, или магнитно-лазерните лъчеви оръдия — тъй наречените на немски „Kraftstrahlkanone“, или KSK — „оръдия стрелящи със силови лъчи“, с калибри от 2 до 12 см. Даже и малките калибри били в състояние да стопят броня с дебелина 10 см на няколко километра разстояние (ТХГ, 91 и 93; Ратхофер, 90). За тях ще разкажа по-подробно в следващите глави за частните антигравитационни проекти на немските тайни общества. Големите калибри, като KSK-12 например, са в състояние за няколко секунди, от другия край на хоризонта, да стопят и прогорят през всичките палуби на един линеен кораб отвор, водещ право в погребите за снаряди, причинявайки само с един изстрел неговата пълна гибел.

В литературата съществува и едно друго съобщение за лъчево оръжие, изпробвано от немците в края на войната (Стивънс, 95). Става дума за успешното изпробване през 1944 г. от елитни части на СС на румънския фронт на немско лъчево оръдие, излъчващо зеленикаво лъчение. След успешната демонстрация срещу настъпващите руски танкови части оръдието е било разглобено, пакетирано, заковано в сандъци и изпратено обратно в Берлин, а войниците от елитната есесовска част, имали нещастието да участват в тази демонстрация вероятно са били разстреляни от друга още по-елитна есесовска част, специализирала се в заличаването на следите от секретните операции на немските тайни общества. От Берлин оръдието е било спешно изпратено с подводница в Ной Швабенланд, да отбранява тази най-секретна Илюминато-германска колония на световните тайни общества от любопитните очи на останалия свят.

Причината немците да не използват през войната своите лъчеви оръжия е била абсолютно същата, както и в случая с техните ядрени бомби. Съюзниците са разполагали още от края на XIX век със свои собствени разработки на подобни лъчеви оръжия. Техният изобретател е отново най-великият от великите — Никола Тесла (виж библиографията накрая на книгата). Освен този тип „примитивни“ смъртоносни лъчи, които са могли да унищожат целта само по права линия и при директна нейна видимост, най-много до линията на хоризонта, в началото на XX век Тесла изобретява за американските тайни общества и своите още по-страшни „Теслови гаубици“. Това са тъй-наречените глобални хиперпространствени скаларно-интерферометрични излъчватели, които могат мигновено да „доставят“ през хиперпространството до всяка една точка на Земното кълбо експлозия, подобна на ядрената, за унищожаването не само на традиционните военни цели, но също и за целите на климатични и земетръсни войни (Биърден, 78).

Като че ли това не е било достатъчно за гения на Тесла. Той изобретява непосредствено преди Втората световна война и тъй-наречения „де-материализиращ“ лъч — или по неговите собствени думи „тоталното пацифистко оръжие“, предназначено да сложи край на всички други оръжия и войни. Подобен на радарния лъч, този дематериализиращ лъч можел мигновено да „транспонира“ необратимо и безвъзвратно в друго от нашето време-пространство всеки предмет, облъчен от него — сиреч да го накара да изчезне завинаги от нашата реалност, без да го убива или унищожава. Например да „препрати“ във времето на динозаврите цяла танкова

армия на противника (за Тесла виж библиографията на края на книгата).

С употребата на този лъч най-големите танкови битки в историята на Земята — при Курск и при Ел Аламейн в Сахара, биха завършили с тоталната победа за съюзниците точно за 1–2 минути, или точно толкова, колкото би траело облъчването от край до край на целия хоризонт с този магически лъч, който би накарал за същото това време панцер-армиите на немците да се изпарят и изчезнат завинаги от нашето време-пространство. С това оръжие, поставено на летяща чиния, командните центрове и главните групировки на немските войски биха били разбити само за няколко часа, и Третият райх би капитулирал безусловно. Но нали точно това би било най-голямата анатема за международните банкери, задкулисно финансиращи и хореографиращи цялото това геноцидно шоу.

5.6. Морската битка на подстъпите към Ной Швабенланд.

Според данните, само седмици преди края на войната немците започват една от своите най-големи и рисковани морски операции. Поради липса на достатъчно подводници, те трескаво натоварват на обикновени невъоръжени пасажерски кораби десетки хиляди деца от Хитлерюгенд, учени, инженери, специалисти, лекари, високопоставени есесовци; а също и хиляди концлагеристи-черноработници. Целта на тази отчаяна евакуация с големия керван от кораби е суперсекретната немска база в Ной Швабенланд, в Нова Швабия. Това е голямата немско-Илюминатска тайна колония на Южния полюс, намираща се на юг от Южна Африка (Терз, II. 93). Въпреки огромния риск.

Кригсмарината се решава на безумната операция да прехвърли през Атлантика цял един град от хора, залагайки на карта живота им, и обричайки ги на сигурната гибел в ръцете на дебнещите съюзнически флоти и авиация.

Вероятната причина за това безразсъдство е решението на немските тайни общества конвоят да се охранява от новите стратегически електрически суперподводници от класата електробот, Elektroboot. Те са частно финансирани и построени от немските тайни общества, както и много други секретни подводници с водоизместимост до 5000 тона, без да им се дава пореден номер, и не са влезли в никакви немски флотски регистри. Генераторите на безплатна енергия на капитана от СС Ханс Колер, които директно

преобразуват гравитационната енергия на Земята в електричество, захранват тези подводници с неизчерпаема електроенергия. Това им дава практически неограничен радиус на действие в глобален мащаб. Произвеждането на свеж кислород на борда в големи количества чрез електролиза на морската вода снабдява екипажа им с въздух за дишане и позволява те да плуват потопени през цялата продължителност на своята мисия. Въоръжението им се състои от големокалибрените лъчеви оръдия KSK, захранвани директно от Колеровите конвертори (Ратхофер, 91). От въздуха подводниците са подпомогнати в охраната на конвоя вероятно от електро-гравитационните чинии-изтребители на танкове от сериите Haunebu-2, също превъоръжени малко преди края на войната с мазерните оръдия KSK.

Както се очаква, съюзническата авиация забелязва големия конвой скоро след напускането на немските пристанища. Само за броени часове се събира доста представителна армада от техни бойни кораби, които сигнализират на конвоя да спре и да се предаде. Немците се правят, че не ги забелязват, и армадата им спокойно продължава бавния си ход. Съюзниците откриват огън по предните немски кораби, и в този момент съвършено неочаквано между английските кораби и конвоя изплуват огромните туловища на немските стратегически подводници, никога не виждани до тогава от съюзниците. Още с появяването над водата на оръдейните им кули те откриват огън от главните калибри на своите мазерни оръдия. Само след няколко минутни на съсредоточени залпове, по системата „по един изстрел на един кораб“, всичките кораби на съюзниците са потопени от немските подводници и летящи чинии, охраняващи конвоя. Само неколцина членове от техните екипажи оцеляват, скрити между плаващите парчета по повърхността на океана, за да разкажат по-късно за ужасната гибел на цялата своя флотилия и за още по-ужасните лъчи на смъртта, употребени от немците.

Моето обяснение на тази битка е следното. Твърде вероятно е някои от по-низшите и „непосветени“ офицери от британското Адмиралтейство да заповядва атаката върху немския цивилен конвой, без да я съгласува със своите висши началници, които като членове на тайните английски общества са естествено в течение на трескавата немска евакуация през Атлантика и строежа на базата им на Южния полюс. Та нали тя е финансирана още от самото начало на започването ѝ през 1939–40 г. от същите глобални тайни общества и от банкерите зад тях, финансирали през последните 200 години и строежа на бойните кораби на същото това английско Адмиралтейство.

Твърде вероятно е и немците да са се допитали този път до своите по-старши английски „братя“ от тайните общества, след като вече заповедта за обграждането на немския цивилен конвой е дадена по погрешка от Лондон, и гибелта му е повече от сигурна. Английските тайни общества явно не са могли да измислят някакъв хитър начин за връщането на своята бойна флотилия обратно с празни ръце, лишавайки настървените й моряци от една сигурна победа. Затова се решават да жертват своите кораби, но да спасят безценния немски товар, прехвърлян към Ной Швабенланд. Освен с хора, корабите са претъпкани с чертежи, проекти, патенти и нови технологии; а също и с инженери, учени и специалисти, които са евакуирани в очакващата ги немска база на Южния полюс. Тя е точно толкова немска, колкото и Илюминатска. Подобно на другата голяма немска тайна база, този път построена не от самите немци, а построена за тях в далечния и непристъпен Канадски Арктик от американците и канадците, и частно финансирана задкулисно от същите английски тайни общества и от шепата банкерски фамилии зад тях (Ландиг, 70).

С края на войната идва и времето за най-голямата технологическа жътва в историята на Илюминати. Идва времето да приберат урожая от целия заложен от тях експеримент с нацистка Германия, и най-вече от нейните невероятни технологии, които немските учени трескаво създават, мъчейки се да спасят родината си. Много малко от тях обаче разбират, че силите, срещу които се бият и измислят своите невероятни оръжия, са същите сили, които задкулисно бяха „платили“ за цялата им нацистка държава. Те бяха финансирали задкулисно и германската тайна наука, и сега законно чакаха да си приберат полагащия им се безплатен урожай от фантастични военни технологии, които те щяха да употребят най-вероятно в следващата световна война — като свои собствени патентовани технологии. Та нали именно за тяхното успешно изстискване след войната тъмните банкерски кръгове финансират и строежа на немските евакуационни бази в Канада и на Южния полюс (Ван Хелсинг, 93; Терз, IV. 96).

Колкото и невероятно да звучи този разказ за една от най-смъртоносните морски битки на Втората световна война, който естествено въобще не стига до пресата, камо ли пък да влезе в учебниците по история, съществува книга, написана от командир на немска подводница, която потвърждава поне половината от горе написаното. Капитан Хайнц Шейфър, командир на немската подводна лодка U-977, е един от най-нашумелите автори в следвоенния култов ъндърграунд, изследващ историята на Третия райх. В своята книга

„Подводница No977“, „U-boat 977“, която е иззета от Илюминатите и е голяма библиографска рядкост в момента, той описва последния секретен рейс на своята подводница. Тя изплува мистериозно няколко месеца след края на Втората световна война в аржентинското пристанище Мар дел Плата, само с една дузина екипаж на борда, въпреки че отплува в края на април същата година от своята база в Хамбург, само дни преди края на войната, натоварена до отказ с хора и документи. Предполага се, че това е един от многобройните курсове на немски подводници в края на войната до Ной Швабенланд, до тайната Илюминато-германска база там. Интересното за случая е, че в своята книга капитан Шейфър описва и една случка само няколко дена преди своето отплуване от Хамбург, когато министърът на труда на нацистка Германия Роберт Лей го поканва да присъства на демонстрация на лъчево оръдие, потвърждавайки писмено по този начин в своята книга още един път историите за немските „лъчи на смъртта“, споменати по-горе (Шейфър, 59).

5.7. Директивите на съвременната партийна линия на Илюминатите относно немските летящи чинии.

Това е първия превод на български език на моята книга с приблизително същото заглавие: „Close Encounters of the Foo Fighter Kind“ — или в превод „Близки срещи с огнените изтребители“, което на езика на специалистите в областта на уфологията ще рече „Близки срещи, но не с НЛО, а с огнените кълбовидни изтребители на Третия райх“ (Терз, VIII. 94). Заглавието избрах не случайно — то е още една стрела по адрес на американската „официална“ правителствена уфология, послушно пееща протоколната партийна линия на спецслужбите и на тайното глобално общество на Илюминатите, дърпащо задкулисно конците на всички тях. Защото тази „политически-коректна“, т.е. партийно-линейна уфология упорито продължава да отрича съществуването на всякакви земни тайни антигравитационни проекти, и още повече тайно сътрудничество между многобройни извънземни раси и тайните земни общества. Където и да било, когато и да било, каквито и да било, а пък най-вече, о-о-о анатема, в нацистка Германия. Поради това всички наблюдения на земно-построени летящи чинии веднага се „обясняват“ от ревностните щатни дезинформатори и пазители на партийната линия като най-обикновени срещи с извънземни пришълци.

Близки срещи от I, II и III вид са названия, приети отдавна в

уфологията, за обозначаването на една прогресия от все по-близки срещи на земни жители с извънземни летящи обекти и с техните пилоти. Иронизирайки официалната партийна линия на щатните корифеи на американската уфология, аз нарочно избрах това хапливо заглавие, което зад гърба на официалната версия иска да подскаже на американския читател една десидентска и алтернативна хипотеза, че може би не-малка част от наблюдаваните в небето на нашата планета НЛО са построени тук на Земята, от земни учени и инженери — особено тези кацнали летящи чинии, чиито „извънземни пришълци“ говорят английски със силен немски акцент.

Какво е официалното отношение на западните правителства към немските летящи чинии? Дълги години след войната, след като и на непосветените в най-високите нива на тайните общества съюзнически разузнавателни централи им стават ясни истинските размери на немските тайни проекти по антигравитация, нито дума не се споменава за тях в съюзническата преса. Първи немските официози като списанието Шпигел, след това и десетина по-малки провинциални вестници, публикуват статии и интервюта с оцелелите конструктори на по-безинтересните проекти за летящи чинии, които не са евакуирани и безследно изчезнали след войната в Южна Америка и на Южния полюс. Тези статии и досега са най-ценните източници върху немските чинии с конвенционални двигатели с вътрешно горене (виж периодичната библиография в края на книгата). Все пак, колкото и интересна информация да се съдържа в тях, немските тайни общества публикуват статиите за своите реактивни чинии само като едно поръчково и умишлено разкритие, за да скрият зад неговата димна завеса своите още по-напреднали космични програми с електрогравитационни чинии.

Всички останали дезинформационни статии и няколкото поръчкови книги, публикувани във Великобритания в 70-те години и в последствие, имат за цел да дискредитират даже и тези най-прости немски турбореактивни чинии. Те правят това, за да излекуват наранената английска авиационна чест, а също и за да скрият истинските размери на немските постижения, дори и в областта на примитивните немски реактивни летящи дискове. Тези книги разказват винаги само за два-три „дежурни“ модела на немски турбореактивни чинии, но не разкриват нищо за факта, че това са били революционни летателни апарати, построени не като конвенционални аеродинамични хеликоптери, а използващи новия антигравитационен принцип. Да не говорим за факта, че те никога не споменават нито дума за немските

космични чинии с ракетни двигатели (Веско, 68; Бартън, 68; Харбинсън, 80 и 85).

С две думи: ако изобщо немците са успели да построят нещо, то или едвам е излетяло, и след това веднага се е разбило; или пък спец отрядите на СС, под предводителството на неуловимия генерал Ото Скорцени, са го взривили малко преди нахлуването на руснаците в Прага, където се водели тези изследвания. Или летящите дискове са пленени от руснаците, заедно с техните конструктори, и след това са изчезнали безследно в тайните съветски военни конструкторски бюра в Сибир.

Във всичките дезинформационни източници подемната сила на чиниите се обяснява само с използването на нови не конвенционални аеродинамични ефекти, като вездесъщият ефект на Анри Коанда за прилепването на въздушна струя към една огъната повърхнина, споменат в глава 4.3., в раздела за Флугшайбата. В нито една от тези книги не се споменава нито дума, че корпусите на немските чинии са жироскопирали около вертикалната ос, създавайки по този начин главната основна подемна сила — жироскопната антигравитация.

Никъде не се прави дори и намек, че тези летящи дискове не са били нищо повече от обикновени летящи жироскопи, задвижвани от всички възможни видове двигатели с вътрешно горене, които са съществували в немския арсенал. Както споменахме още в първите две глави, жироскопът се оказа един от най-добрите завихрящи вортексори на физическия етер, създавайки изкуствения етерен циклонален вихър на летящата чиния. Изкуствено генерираният етерен циклон взаимодейства с големия Земен планетен етерен циклон, и в крайна сметка създава подемната сила, която поддържа тези многотонни гърмящи огнени дискове във въздуха.

Глава 6

Космическите ракетни жироскопи на Третия райх

Генеалогията на немските космични летящи чинии с конвенционални ракетни двигатели.

Тази глава има за цел да левитира и издигне нашето познание за немските летящи дискове на още по-космични висини, започвайки от там, където свършихме в главата, посветена на реактивните чинии. Паралелно на това ще съпоставим наново нашите експериментални и теоретични заключения за антигравитационната физика на жироскопиращите маси, получени в първите две глави, с още по-напредналите и успешно изпробвани модели на немски летящи чинии, задвижвани с по-мощните ракетни двигатели.

Отново, както и в предишните глави, ще потърсим отговор на най-важния и същевременно най-простия въпрос на цялата тази книга, а именно как се е създавала жироскопната антигравитационна подемна сила, устремяваща нагоре в небето тези многотонни чинии, като и ракетите не могат да се устремят. По-точно, как един немски инженер би развъртял корпуса на летателния апарат, за да генерира този антигравитационен физически ефект, използвайки съществуващите през 40-те години многобройни немски конвенционални ракетни двигатели?

Основавайки се на многочислени, но редки публикации от немския печат, в тази глава ще разгледаме монтирането на различните ракетни двигатели — най-мощните и леки от съществуващите двигатели с вътрешно горене — върху жироскопиращите лещовидни корпуси на летящите дискове. Също както и в 3-та и 4-та глави, ние веднага ще открием неизбежните начални хибридни разработки на апарати с комбинирана аеродинамична и антигравитационна, или пък ракетна и антигравитационна подемна сила. След хибридните модели ще се спрем на елегантните истински чинии, които са използвали чисто-антигравитационната подемна сила; а също и на летящи дискове с няколко различни вида антигравитационни подемни сили, използвани паралелно.

Набързо скалъпените прототипни модели с извънбордови двигатели бързо отстъпват място на следващите подобрени модели с

вътрешнобордови двигатели. Малки десетметрови чинии с 3–5 двигателя са последвани от гигантски 50 метрови ракетни жироскопи, задвижвани от петдесетина ракетни двигателя. Ще обсъдим и историите за проектираните 150 метрови чинии, задвижвани от същия голям брой двигатели. Ще направим генеалогичната класификация на тези летящи апарати, започвайки с най-простите от тях. След това ще поговорим за екзо-атмосферните, орбиталните и междупланетните възможности на ракетните летящи чинии, на тези излитащи в космоса ракетни жироскопи, построени в Германия от глобалната империя на Илюминатите по времето на Третия райх. Накрая ще се спра на най-тайната немска космична програма за полети и кацане на Луната, проведена от секретните научноизследователски отдели на СС.

6.1. Американската програма Аполо-Сатурн за кацане на Луната — ракетната космична програма на Третия райх.

За да разберем напълно огромната немска тайна космична програма, основана на ракетно-жироскопните летящи чинии, трябва първо да се запознаем набързо с конвенционалната космична програма на Третия райх, базираща се на класическата ракетна тяга. Това ще е много трудно в рамките на един кратък параграф, защото тези многобройни секретни ракетни програми биха напълнили няколко тома с описания и чертежи.

След моите семинари в Звездното градче край Москва през юни 1994 г. на мен ми стана съвършено ясно, че на руските ракетни специалисти почти нищо не им беше известно за авангардните и нетрадиционни немски ракетни експерименти по време на войната. Цяла книга би могла да се напише за десетките модели успешно изпробвани безпилотни управляеми ракети от най-различни класи, но аз ще се спра само на пилотираните космични програми.

Веднага след конструирането и успешното изпробване на прототипа на ракетата Фау-2 или А-4 през 1941–42 г., се провеждат експериментите с нейния крилат безпилотен вариант А-4А със стреловидни и по-късно със силно-делтовидни криле. След това се изстрелва и пилотирания му вариант А-4В, с който се извършват суборбитални космични полети с пилот на борда до височина 150 км, с обикновеното метанолово гориво (Ратхофер, 91).

Двустепенната пилотирана между континентална балистична ракета А-9/А-10, е издигала втората си степен — пилотираната ракета А-4В — до 350 км височина, и е долитала до източния бряг на САЩ. Има данни за четири такива ракети, изстреляни от Пенемюнде към Ню-Йорк в последните години на войната (Терз и Билек, IX.92).

Първата американска орбитална ракета Атлас, извеждаща в орбита в началото на шестдесетте години пилотираната капсула Меркурий, е един удължен вариант на ракетата Фау-2, даже излитащ от същата стартова площадка. Тя е проектирана от същите немски ракетни инженери от Пенемюнде, проектирали и оригиналната Фау-2. Съвсем е ясно даже и за неспециалистите в ракетната техника, че тази огромната ракета-носител Атлас не би могла да бъде творение на американското

ракетостроене, защото нейният единствен хилав американски предшественик — ракетата-джудже Редстоун (която се монтира като първа степен на върха на трофейни немски ракети Фау-2, и след това двете се изстрелват заедно от базата в Уайт Сендз, в пустинята Ню Мексико), е около шест пъти по-малка от Фау-2, и към десет пъти по-малка от последвалата я ракета Атлас. Според американската пропаганда Атлас беше директния наследник на джуджето Редстоун в пентагонския ракетен арсенал. Твърде вероятно е цялата ракета Атлас да е разработена не в Америка в края на петдесетте години, а в Германия още преди края на войната, като заместителя на балистичната ракета А-9/А-10.

Пилотираният антиподален суборбитален ракетен бомбардировач-совалка на д-р Зенгер е разработен като още един алтернативен конкурент на немската пилотирана между континентална двустепенна балистична ракета А-9/А-10. Тази ракета е можела да достигне само до източния бряг на САЩ. Пилотът е трябвало да скочи с парашут малко преди ракетата да удари целта си — например небостъргача Емпайър стейт билдинг в сърцето на Манхатън. След приводняване той е бил прибиран от чакаща наблизо немска подводница. Като конкурент на А-9/А-10, антиподалният (в превод който може да достигне до обратната точка на земното кълбо) бомбардировач е могъл да бомбардира Ню Йорк от около 80–100 км височина, след което пак да напусне атмосферата на Земята като апарат с многократно навлизане в атмосферата, или MRV, multiple reentry vehicle, долитайки по инерция до Тихия Океан. Там пилотът трябвало да скочи с парашут и да бъде прибран от чакащата го немска подводница. В следващите варианти се предвижда антиподалният бомбардировач да се приводни на водна ска и да бъде прибран от немска транспортна подводница за повторна употреба, като истинска совалка.

В началото аз самият бях голям скептик относно идеите за пилотирани немски суборбитални полети, поне докато не намерих в литературата три изключително редки снимки на немски космически скафандър, използван през 1944–45 г. от пилота на летящото крило Но-XI.V.3 на братя Хортен. Това е двумоторния турбореактивен бомбардировач от типа стелт (stealth, или невидим за радара и неоткриваем за инфрачервената наводка на противовъздушните ракети), от който е откопиран и построения 40 г. по-късно американски стратегически бомбардировач В-2 Стелт на Нортроп.

S18 + S19: 2 хоризонтална снимка на скафандъра, една под друга на една страница.

S20: Вертикална снимка на скафандъра, на съседната страница, може и с текст от едната й страна.

Един внимателен анализ ми показа, че това е скафандър значително по-модерен от появилите се 20 години по-късно скафандри на американските астронавти от програмата Меркурий, или руските от програмата Восток. Маркучите за подаване и отвеждане на кислорода са прикрепени към гръдната му част, което за опитното око на специалиста говори, че целият скафандър е под нормално атмосферно налягане. Докато в по-примитивните руски и американски скафандри на техните първи пилотирани полети маркучите влизат директно в шлема на космонавта, показвайки, че само той е под нормално налягане. Останалата част от тялото е стегната от гумените ластици на костюма, които само имитират външното атмосферно налягане, но скоро подтискат кръвообръщението. Затова тези набързо-скалъпени скафандри, обикновено разработени от пилотски височинни костюми, не могат да се използват за по-дълго време.

Ръкавиците на немския костюм се прикрепят към него със сложно херметично байонетно заключване, а не с обикновен нехерметизиран цип, както на американските костюми от програмата Меркурий, и даже първите полети от програмата Джемини. Сложните плъзгащи метални херметизирани стави на лактите, раменета, колената и таза показват, че костюмът дава отлична подвижност на космонавта вътре даже и при намалено или липсващо външно атмосферно налягане. Иначе как би могъл пилотът на летящото крило да го управлява свободно на височина между 10 и 15 км, в нехерметизираната кабина и разредения въздух там, ако ставите на скафандъра биха се „заклинили“ в следствие издуването му под действието на вътрешното налягане, превъзхождащо външното.

Определено смятам, че тези революционни скафандри са изработени предварително за многобройните немски тайни програми за екзоатмосферни, орбитални и космически полети с ракети и летящи чинии, а в последствие са използвани и при набързо-скалъпените в края на войната стратосферни самолети без кабини под налягане. Да не забравяме, че за прецизното немско машиностроене, развило най-добрата индустрия за фотокамери в света, изработването на сложните детайли на костюма не би представлявало никаква непреодолима пречка.

Тристепенната ракета-носител A9/A10/A11 е трябвало да изведе около десет тона тегло в орбита около Земята, а четиристепенната ракета A9/A10/A11/A12 — 150 тона. Това е бил пилотиран ракетен

кораб, който е трябвало да достигне до Луната. Този предъвкан по-късно проект стана и основата на американския проект Аполо/Сатурн-5, проектиран от Вернер фон Браун и от същите немски инженери от Пенемюнде, работещи в последствие за НАСА, които успешно закараха американците до Луната в края на шестдесетте години. Най-голямата комедия е, че още през 1947 година, или само две години след края на войната — колкото е потрябвало на американците да преведат планините от пленени немски чертежи и открития, специалисти от Пентагона еуфорично предлагат до 1950 година да се изпрати с пилотирана ракета човек на Луната.

Тъй като най-мощната ракета в американския арсенал — ракетата-джудже Редстоун — явно не би могла да стори това, става ясно, че единствената друга технология, която би могла да свърши работата, е разработената и готова преди края на войната немска технология, за която пентагонските експерти разбират от току-що преведените документи. Най-вероятно е ставало дума за ракетния комплекс А-9/./А-12.

Двигателите на този исполин трябва да бъдат от класата на двигателите на ракетата Сатурн-V. При нея 5-те двигателя на първата степен развиват тяга от 660 тона всеки, или 3300 тона общо. Мненията между старите кримки в НАСА са, че проектите за тези двигатели са също доразработени от пленени немски чертежи, проектирани 20 години преди това в Пенемюнде за следващите поколения от немски лунни ракети.

Защо ли са си играли немците да проектират такива огромни ракети при наличието на много по-революционните антигравитационни ракетни чинии? — биха запитали много от читателите. Ако си спомним обаче за строгите изисквания за секретност в тайните общества, ще разберем например, че учените работещи върху секретните ракетни програми никога не се посвещават в тайните на още по-високо засекретените антигравитационни програми с ракетни чинии. Конструкторите на последните пък никога не се посвещават в тайните на електрогравитационните космични програми. Те пък — в тайните на междупланетните телепортационни програми. А последните — в тези на още по-фантастичните и ултра-секретни междузвездни хронокоридорни изследвания и пътешествия.

Само тези революционни постижения в областта на ракетната техника са достатъчни да запишат завинаги имената на сега никому неизвестните немски ракетни специалисти в залата на вечната слава на земната астронавтика. Но тези епохални открития са едва ли не само

началото на още по-секретните немски космични програми, използвали нетрадиционни ракетни горива, на които ще се спрем набързо в следващата точка.

Феноменални горива за космичните ракети на Третия райх.

По-горе споменахме за успешното използване за първи път от немците в новите мощни прототипи на ракетата А-4 на авангардното ракетно гориво течен водород.

Не друго, а немското официално списание Шпигел, в интервю с генерал-майор Валтер Дорнбергер — главнокомандващия ракетния научноизследователски център в Пенемюнде през войната, съобщи за проведените в началото на петдесетте години от немски ракетни инженери в американската база в Уайт Сендз, Ню Мексико, и досега секретни експерименти със стари немски трофейни ракети Фау-2. Опити които след това естествено мълниеносно са „забравени“. В тях също се използва за гориво течен водород, но окислителят е новата революционна смес от течен кислород и течен озон. Тази ракета Фау-2 достига височина от 2400 км, или 20! пъти средната височина на обикновената „метанолова“ ракета Фау-2. Това е мощност, която май е достатъчна да изстреля еднотонната й бойна глава директно в орбита около Земята.

Немците обаче не спират до тук. В следващите прототипи на А-4 се изпробва и най-невероятното гориво, за което съм чувал някъде. Това е обикновеният хелий! Оказва се, или пък някой от техните извънземни наставници подшушва гальовно на ухото на немските конструктори, че при високи електростатични напрежения хелият губи един или няколко, електрона от външната си обвивка и гори с калоричността на малко слънце.

Предполагам, че един портативен бордови Ван-де-Граафов електростатичен генератор, задвижван от бутилка сгъстен въздух, би доставил нужните няколкостотин хиляди волта директно на горивната камера на двигателя, окачена чрез специални високоволтови изолатори към корпуса на ракетата.

Най-вероятно охладеният хелий да е наливан в резервоара на ракетата в течна фаза. Немската криофизика е най-добрата в света от началото на века насам, и производството на достатъчното му количество не би било проблем за немците, след като те вече успешно използват течния кислород и водород в тяхната ракетна техника. Височината, достигната от този прототип на А-4 е вероятно толкова

секретна, че даже и повечето от немските инженери на проекта не са информирани за нея. От немски източници е известно също, че и турбореактивната Флугшайба на Белонцо, Миите и Шривер също е модифицирана да гори хелий (ТХГ-2).

Мнозина биха се съгласили, че това е повече от достатъчно като постижения, за да се изчерпи май всичко, което може да се изцеди от първите немски ракети. Не така обаче мислят обладаните от невероятна творческа треска ракетни конструктори на Третия райх. Те изведнъж осъзнават, че не са си поиграли въобще с най-интересната играчка в арсенала на ракетната техника — с хибридните ракетно-антигравитационни устройства.

6.2. Авангардни хибридни ракетно-антигравитационни космични системи: ракети с антигравитационни асисти.

Провеждайки най-разностранни експерименти с ракети, немците разбират, че най-ефектният начин да се изстреля ракетата Фау-2 директно в орбита около Земята и да се превърне в орбитална оръжейна платформа, е не като се измислят нови горива, едно от друго по-екзотични и неправдоподобни, а като се използва един нов, революционен и безумно прост физически ефект за създаването на допълнителна подемна тяга. Сигурно читателите вече се досещат, че този нов начин е простото жироскопно въртене на ракетата около вертикалната й ос.

Ранни немски експерименти с малки бързо ротиращи около вертикалната ос ракети показват, че те достигат няколко пъти по-големи височини на полета от техните нежироскопиращи близнаци по експеримент, при всички други параметри държани едни и същи. Просто завъртане в една посока на газовите и на аеродинамичните кормила на ракетата Фау-2 би я довело до много бързото й жироскопиране около вертикалната ос. Това би създало допълнителния антигравитационен ефект, водещ до удължаването на траекторията. Аналогични експерименти са проведени преди войната в Съветския съюз с бързо жироскопиращи около надлъжната си ос артилерийски снаряди, и те са довели до същите резултати, според съветската артилерийска енциклопедия, издадена в края на тридесетте години.

А едно допълнително форсирано развъртане около вертикалната ос на еднотонната бойна глава на Фау-2 до няколко десетки хиляди

обороти, с помощта на ракетни заряди с тангенциална тяга, възпламенени още преди старта на ракетата, вероятно би позволило и на тази най-примитивна от всички ракети на XX век да изстреля своята 1000 килограмова бойна глава, или пилотирана орбитална капсула, директно в околоземна орбита. Този експеримент е повторен през 60-те години във Великобритания с една ракета от калибъра на тактическата ракета Онест Джон. Данните сочат, че тя май успява да изстреля своя почти еднотонен товар директно в орбита. Затова резултатът от този стар експеримент ревностно се пази засекретен и до сега.

Съществува и друга възможност да се увеличи мощността на жироскопиращата ракета Фау-2 с антигравитационния асист, като към него се прибави още един много прост антигравитационен ускорител. При немските експерименти с електростатична антигравитация, които ще опишем във втори том, се оказва, че антигравитационната подемна сила на всеки жироскопиращ двигател се увеличава значително, ако целият се наелектризира до много висок електростатичен потенциал още преди старта, и този потенциал се поддържа и по време на полета. Това може да свърши отново един прост Ван-де-Граафов генератор.

Така че комбинирайки бързото предстартово развъртане на ракетата Фау-2 с нейното наелектризиране, бихме могли да се възползваме и от услугите на този допълнителен подемен ефект на жироскопната електростатична антигравитация. Не е нужно да се срещне съобщение в немската преса, за да се повярва в съществуването и на тази модификация на ракетата А-4. Достатъчно е да се намери една единствена прашна фотография, забутана в някоя пожълтяла стара книга, на нейната стартова площадка, монтирана върху високоволтови изолатори, за да може окото на опитния „археолог“ на немските тайни космични програми да разбере каква е била целта на този странен и необясним детайл от нейната конструкция.

6.3. Досадният навик даже и на турбореактивните чинии да се губят из Космоса.

Един много силен аргумент, който значително ми помогна да повярвам в способността на немските ракетни летящи чинии свободно да излитат в орбита, беше една малка история, разказана в контактьорската книга „НЛО — контакт с планетата Ярга“, спомената вече няколко пъти в предишните глави (Стивънс, В. и Данаерде, 86). В

нея най-подробно се описваше живота на планетата, въртяща се около близка до Слънцето звезда, включително и многобройните технически постижения на нейните жители. Между историите в нея беше и най-подробното описание на техните междузвездни около-светлинни чинии-гравитолети със синхротронни антигравитационни двигатели, описани и в първата глава на нашата книга. Освен за големите 300 метрови космични чинии, се споменава и за малки чинии, които се използват само в атмосферата на планетата им.

Следваше най-интересният и случайно изпуснат детайл: ако поради пилотска грешка тази малка околопланетна чиния набере твърде голяма скорост, тя може да излети не само в суб-орбитален полет, не само в един орбитален полет, но тя може въобще да напусне гравитационното поле на своята планета и да се загуби в Космоса. Най-интересното е, че тя няма възможността да се върне обратно на планетата. Затова по-големите космични синхротронни чинии трябва да я догонват и да я връщат обратно в атмосферата, където нейните двигатели могат отново да бъдат включени.

Но ярганците не желаят да разкрият в книгата какъв именно е типа на двигателя, използван в по-малките чинии, от страх да не би те да бъдат построени от военните на Земята и използвани за бойни действия. След като в тази книга ярганците най-свободно и подробно описват своите големи синхротронни чинии, значи технологията им в тази област е толкова по-напреднала от нашата, че не съществува опасността тези космични чинии да бъдат прекопирани от нас на Земята. Докато за по-малките околопланетни чинии явно тази опасност съществува.

Според мен, единственият двигател, който отговаря на тези две условия, е турбореактивния жироскопиращ антигравитационен двигател. Защо мисля така? По принцип никой антигравитационен двигател не се нуждае от атмосферата на планетата, за да създава своята тяга. Това може да стане и в пълния вакуум на космичното пространство. Многократно споменахме вече, че антигравитационните двигатели не използват аеродинамични ефекти за създаването на тягата и поради това не са зависими от планетната атмосфера. Те използват единствено ефектите на взаимодействията на етерните циклони, които са зависими, но от друга атмосфера — от т.н. „етерна атмосфера“ на Земята. Това е всъщност нейния гигантски етерен циклон, който се простира чак зад орбитата на Луната (Оаспи, 1882; Терз, V. 94).

За разлика от другите антигравитационни двигатели, единствено

турбореактивният антигравитационен двигател се нуждае от атмосферата. Но не за да се „отблъсква“ от нея, а просто да я засмуква и използва за окислител на горящото в камерите му гориво. Щом чинията излети от атмосферата, турбореактивният й двигател изгасва. С това изчезва и антигравитационната му тяга. Няма как дискът да се обърне обратно, за да може да се върне в атмосферата на планетата.

Не само класическите турбореактивни чинии са в състояние да напуснат „безвъзвратно“ пределите на земната атмосфера. Предполагам, че даже и антигравитационната орбитална совалка-бомбардировач на проф. Липиш, работеща с въглищен прах, е в състояние лесно да излети в орбита. Дори и без да използва своя антигравитационен асист — само с помощта на своя правопоточен двигател. По аналогия на вироглавата Черна птица SR-71. С допълнителната антигравитационна подемна сила на жироскопиращия резервоар за горивото, нулираща не само гравитационната, но и инерчната маса на бомбардировача совалка, той не би имал никакви проблеми да излети в орбита.

И така в заключение бих казал, че най-важната причина, виновна за това безотговорно поведение на турбореактивните и на правопоточните летящи чинии, е загубата на тяхната инерчна маса вследствие на работата на антигравитационния им двигател. Това става не само при тях, но също и при всеки друг работещ антигравитационен двигател. След като една турбореактивна чиния може да излети лесно в орбита, то тогава една ракетна чиния с още по-мощните си двигатели и с възможността им да работят и в открития Космос, би могла още по-лесно и от нея да излети в орбита (Терз, V. 94).

6.4. Изчезването на инерчната маса — магическия ключ към космическите полети дори и с малогабаритни едноместни ракетни чинии.

За немците магическият ключ към царството на космическите летящи чинии се оказва не извънземният химически елемент с пореден номер 115 р (Лазар, 93; Таф, 95); не това астрономично скъпо гориво, а един много по-прост и автоматично действащ физически ефект, съпътстващ жироскопната антигравитация. Този невероятен ефект, отворил за немците вратите към орбиталните, около-лунните и по-далечните полети с летящи чинии, е ефектът на пълното изчезване на инерчната маса на гравитолета, след като заработи неговия антигравитационен двигател (Трз, V. 94).

Това означава много по-малко енергия, нужна за извеждането на една чиния в орбита, и много по-малко енергия да отиде и се върне обратно от Луната. Този ефект работи безпогрешно не само при летящи чинии, използващи елемента 115 р, но даже и при невероятните чинии совалки на проф. Липиш, работещи с каменни въглища.

Как би могло просто да се обясни изчезването на тази инерчна маса? В глава 4.2. дадох моите съображения в подкрепа на това изчезване, произтичащи от фундаменталния принцип на еквивалентността между инерчната и гравитационната маса в механиката, открит и опитно установен от унгарския физик д-р Л. Етвеш. От този принцип произтича, че при намаляването или изчезването на гравитационната маса при включването и преминаването на определени критични обороти от антигравитационния двигател (и влизането му „в режим“), ще намалее и ще изчезне напълно и инерчната маса на летящия диск (Терз, V. 94). От това наше теоретично предположение ще следва, че антигравитационните апарати ще се ускоряват значително по-бързо и лесно, отколкото нормалните летателни машини без антигравитация; и ще правят много остри маневри с голяма скорост.

Индиректни индикатори, че наистина става така и на практика, могат да се намерят например от наблюденията на небесните аеробатики на НЛО; и на невероятните им ускорения при старт или спиране на място; или завои под прав и остър ъгъл, или обратни завои,

без изобщо да намаляват светкавичната си скорост. Нормален не-антигравитационен летателен апарат, чиято структурна конструкция е подложена на такива чудовищни натоварвания, просто би се разпаднал на парчета.

В моята колекция имам един американски документален филм за летящи чинии, показващ радарния екран на Главното командване на североамериканската въздушна отбрана, или накратко NORAD, в който ясно се вижда НЛО, което се ускорява от място и за половин секунда прелита около половината територия на Съветския съюз — от Байкал до Беринговия пролив, или почти 6 часови пояса (Еменегер, 75). Това са 1/4 от обиколката на Земята, или около 5000 км (за тази географска ширина). Това прави ускорение от 20.000.000 м/сек^2. Понеже земното ускорение от едно g е само 10 м/сек^2, ще излезе, че НЛО-то е било натоварено с 2 милион g, което за нашите инженерни понятия е просто абсурд.

Ако една немска ракетна летяща чиния, след като не притежава никаква инерчна маса, би могла по аналогия да се ускорява с такава видима лекота, правейки своите завои и зигзази в небето, (факт, който дълбоко е впечатлявал десетките съюзнически пилоти-очевидци, наблюдавали със зейнала уста Кугелблиците в небето на Германия, и рязко е засилвал честотата на треперене на коленете им), значи, че тя ще може със същата лекота да се ускори транслационно и да набере необходимата космическа скорост, за да излети и в орбита, без да има нужда да изразходва за това цистерна гориво, голяма колкото Айфеловата кула.

Подобен индиректен показател за изчезването на инерчната маса, този път наблюдаван от многобройни контактьори, возещи се вътре в чиниите на техните извънземни посетители и учители, е факта, че докато траят всичките небесни акробатики, правостоящите пътници вътре в кабината на летящата чиния не чувстват абсолютно никакви сътресения, даже и леко потрепване на пода. Както споменахме преди малко, те не чувстват абсолютно нищо стоящи прави в средата на кабината, и при най-шеметните зигзази през (по Майер, 75; Стивънс, и Онек, 1989). Много от тях даже не разбират, че чинията ги е пренесла от един континент на друг, и си мислят, че тя все още стои неподвижно, кацнала на земята (Юникъс, 92).

Трети и малко „по-официален“ индикатор за изчезването на инерчната маса беше една илюстрация към статията за Рудолф Шривер в немското списание Шпигел. От нея ясно проличава, че не само няма предпазни колани на седалките за двамата пилоти на Шриверовия

ракетен Флюгелрад, но дори не се виждат никакви пилотски кресла около тях. Те управляват, стоящи прави на пода, точно както пилота на Аеродина на Коанда (виж глава 4.1. и Шпигел, III.50). При изчезването на инерчната маса пилотите не изпитват никакви ускорения, дори и при най-острите маневри на чинията, затова могат да минат не само без коланите, но и без седалките. Ако не беше изчезнала транслационната инерчна маса, пилотите биха се разбили в стените на своята кабина още при първия остър завой, какво да кажем за завои под прав ъгъл, или обратни завои, в които даже чинията им щеше да се разпадне.

Още по-официален и нагледен пример за изчезването на инерчната маса, намерих в документален филм на Пентагона от 50-те години за изпробването на Хитлеровата летяща платформа. Тя прилича на мини-Шриверова чиния с диаметър от около 150 см. Два големи хоризонтални шахтови вентилатора, поставени един над друг и контражироскопиращи около вертикалната ос, се задвижват от два бутални двигателя. Отгоре върху вентилатора има площадка с парапет за правостоящия „пилот“ — войник от десантните части. Когато по време на полет и неподвижно висене на място във въздуха войникът извади винтовката си и направи няколко изстрела „от рамо“, забелязах нещо наистина невероятно — нямаше никакъв откат в рамото на стрелящия. Тялото му изобщо не се отмести назад по време на изстрела, гледано от този кадър в близък план. Това може да се случи единствено, ако под действието на развитите антигравитационни ефекти от масивните жироскопиращи около вертикалната ос вентилатори е изчезнала, или се е намалила значително, инерчната маса на системата платформа-войник-винтовка-куршум (Уингз, 1988).

Пети индикатор за това изчезване, едно непоклатимо експериментално и лесно проверяемо от всеки доказателство, са потулените антигравитационни експерименти на проф. Брус ДеПалма от Масачузетския Технологичен Институт, за които споменахме и в първата глава. Той експериментира над 30 години с жироскопиращи физически системи, и открива, че около тях се променят много качества на време-пространството. Едно от тези „фундаментални“ и непоклатими качества беше и инерчната маса на жироскопиращ обект. В простия експеримент, който ми показа в лабораторията си, той ме помоли да взема в ръка един обикновен правотоков мотор-генератор. Без да го включваме, той ми показа как да го разклатя с ръка, как да го ускоря последователно по две различни оси — първо по аксиалната ос на вала на мотора, и след това по перпендикулярната й ос, и да проверя

на осезание дали има някаква разлика в усещането ми за масата на двигателя.

Естествено нямаше никаква разлика между моите усещания за ускоряемостта на неработещия, тежащ 2–3 кг двигател, когато го клатех с ръка и ускорявах в двете различни посоки. Накъдето и да го ускорявах, масата му изглеждаше една и съща. След това проф. ДеПалма включи електромотора на големи обороти. Помоли ме да повторя същия експеримент отново — този път с въртящия се двигател. Какво беше моето изумление, когато почувствах разликата между двете направления — работещият двигател беше „олекнал“ осезаемо като инерчна маса в аксиалното направление, и се ускоряваше по-лесно по тази ос.

Този елементарен експеримент разбира се е повтарян със същите резултати години наред в лабораторията на проф. ДеПалма при най-строги условия — с два огромни 100 килограмови жироскопа, въртящи се в две инерциални 400 килограмови рамки-клетки, изработени от голяма аерокосмична фирма по неговата спецификация, и струващи около 100 хиляди долара едната (ДеПалма, 86).

От наистина неочакван източник получих поредния шести индикатор за изчезването на инерчната маса. Това беше от руската космическа програма. Заслужилият военен летец-изпитател и носител на твърде много ордени и отличия о.з. полковник Марина Попович ми разказа през 1991 г., по време на нейното посещение на една уфологична конференция в САЩ, за невероятните експерименти по антигравитация, правени в московските лаборатории на неин добър познат. „Влизаш и гледаш как скучаещите момчета си правят вътре в стаята въздушни ралита между шкафовете с една радиоуправляема летяща кутия!“ — ми разказваше тя (Терз и Попович, XII. 91).

Същите момчета изобретяват подобна черна кутия, която се слага преди старта под седалките на космонавтите. След като тя се включи, космонавтите изпитват само 10% от нормалните ускорения по време на излитането на ракетата. Останалите 90% безследно изчезвали някъде. Когато се излита по-бързо, се пести много гориво, но без тази кутия космонавтите биха загубили съзнание от големите ускорения при бързия старт на „икономичната“ ракета.

За мен това значеше, че въпреки изричните разпореждания на тайните общества антигравитацията да не се използва за „ширпотребни“ цели, точно както и американците излъгаха малко и скрито употребиха антигравитационни двигатели в кацналия на Луната лунен модул на корабите Аполо, за да вземат малко медийна

преднина пред руснаците (Терз, IX.92), точно по същия начин руснаците разрешиха използването на тази забранена технология в тяхната цивилна космична програма. Магическата черна кутия под седалките на руските космонавти не е нищо по-различно от портативен антигравитационен генератор, след чието включване изчезва не само 90% от гравитационната маса на космонавтите, седящи върху него, но и най-важното — изчезва и 90% от тяхната инерчна маса. Затова именно те не чувстват ускоренията на старта (Терз, V. 94).

За да завършим с един голям фойерверк този малък параграф за изчезването на инерчната маса около работещи жироскопиращи антигравитационни двигатели, и за да дадем още един пример за това уникално физическо явление, аз бих разказал с няколко думи за най-невероятната тайна космична програма, изпълнена в края на XIX век от Колумбийската секция на Илюминатите в САЩ, заедно разбира се с техните „събратя“ от Англия, и най-вече вероятно с техните извънземни наставници и вдъхновители (Терз и Билек, IX. 92; Терз и Никълз, X. 94). Не трябва да забравяме, че още от ден първи на своето основаване през 1776 година от Адам Вайсхаупт, Илюминатите са замислени като „петата колона“ и като тайните агенти на извънземните интереси на Империята на космозлото, която представляват до голяма степен на Земята, финансирани задкулисно от международния банкерски картел (Вайсхаупт, 1786).

Една малка част от тази тайна космична програма е описана като „научна фантастика“ в книгите на Жюл Верн (1898) и Хърбърт Уелс за изстрелването на космическия кораб-снаряд от гигантското вкопано в земята оръдие, наречено Колумбиада, и построено във Флорида в края на миналия век. На кого ли са го кръстили наистина това оръдие? Нали и корабът-майка на мисията Аполо-11, с който американците кацнаха на Луната през 1969 г., също се казваше „Колумбия“. Странни съвпадения!

В новия художествен филм по романа на Жюл Верн (1988) „От Земята до Луната“ тайните общества вече съвсем подробно показват вътрешността на кораба-снаряд, разкривайки неговата голяма жироскопираща центрофуга. Тримата астронавти влизат в нея преди старта и се развъртат до високи обороти. Така тяхната инерчна маса изчезва и те могат да преживеят чудовищното ускорение при изстрелването на кораба-снаряд от гигантското оръдие, без да усетят и най-малкото сътресение. Прости приближени изчисления показват, че става дума за преживяване на ускорение от 5–10.000 g. Това най-голямо в световната история оръдие е вкопано в земята, издълбано в

твърди скални пластове като вертикална бетонна шахта (Терз и Стърлинг, VI. 93; Терз и Барутчиева (каква случайност, нали!), IV. 1996).

Преди сто години генераторите на етерни вихри са били големи колкото 3 метрова центрофуга, и хората е трябвало да се пъхнат в тях. След сто години те са станали толкова компактни, че могат вече да се поберат като не будещи подозрението черни кутии под седалките на руските космонавти. Но и в двата случая физическият принцип на изчезването на инерчната маса е един и същ — и двете устройства не представляват нищо повече от обикновени антигравитационни генератори на етерни вортекси (Терз, VI. 94).

Допълнителна антигравитационна подемна сила за кораба-снаряд се генерира освен от жироскопиращата центрофуга за екипажа, и от още един масивен двуметров бордови жироскоп, който работи като антигравитационен генератор (а също и като инерциален стабилизатор) през цялото време на полета от Земята до Луната. Неговият електродвигател е задвижван от генератори на безплатна енергия. Снарядът също има и твърдотелни ракетни ускорители, които се възпламеняват по време на стартовия залп на оръдието. С две думи това е хибридна космична система, използваща комбинираната артилерийска, ракетна и антигравитационна подемна сила (Терз и Барутчиева, IV.1996). При руските жироскопиращи артилерийски снаряди видяхме комбинирането на две от тези три подемни сили — на артилерийската с антигравитационната. Докато немските жироскопиращи ракети използват комбинация от ракетна и антигравитационна тяга. При лунния проект на Колумбийците на всичките три подемни сили са комбинирани в една космична система.

Именно изчезването на инерчната маса не само на тричленния екипаж, развъртан в центрофугата, но вероятно и на голяма част от кораба-снаряд, вследствие на развъртането на масивния бордови жироскоп, позволява той да бъде изстрелян извън зоната на гравитационното привличане на Земята, по директна траектория към Луната. След като една примитивна артилерийска система би могла да изстреля този почти лишен от гравитационна и инерчна маси кораб-снаряд към Луната, и след като една по-лека от снаряда турбореактивна чиния може по същите причини да се отскубне от гравитационното притегляне на Земята и да стигне „по инерция“ до Луната, на мен определено ми се струва, че една ракетна чиния с нейните много по-мощни двигатели би излетяла още по-лесно в орбита около Земята, или пък директно към Луната (Трз, VI. 94). Още повече,

че нейните двигатели не биха изгаснали като турбореактивните при напускането на атмосферата, а биха продължили да работят и в открития Космос, ускорявайки лишената от инерчна маса и тегло чиния до много голяма скорост.

Изчезването на инерчната маса решава и още един нерешим на пръв поглед проблем: този за структурните натоварвания на конструкцията на апарата при бързото му въртене, и породените от това огромни центробежни сили. Инерчната маса на едно тяло е една и съща и за транслационно линейно движение, и за ротационно движение по затворен кръгов контур. Затова ако наистина при работа на антигравитационния двигател изчезва транслационната инерчна маса на летящата чиния, каквито примери дадохме многократно вече, от това ще следва, че ще изчезне и нейната ротационна инерчна маса. С това ще изчезнат напълно и центробежните сили, натоварващи корпуса й при нейното въртене и жироскопиране около вертикалната ос (Терз, V. 94). Не е ясно за сега дали с нарастването на оборотите това изчезване е мигновено или постепенно. Аз бих предположил, че става дума за едно постепенно явление.

За обобщение бих казал, че пълното нулиране не само на гравитационната, но и на инерчната маса, е според мен магическият ключ, позволяващ на една летяща чиния буквално „да скочи“ за няколко секунди в околоземна орбита.

6.5. Орбиталните ракетни Флюгелради на д-р Шривер и инж. Хабермол: орбитални хеликоптери с антигравитационни асисти.

След като в параграф 6.2. на тази глава разгледахме хибридите между ракети и чинии — тоест комбинирането на ракетната тяга на двигателите на ракетата с антигравитационната тяга от жироскопирането на цялата ракета — защо сега пък да не разгледаме хибридите между хеликоптери и ракетни чинии — тоест комбинирането на класическата хеликоптерна аеродинамична подемна сила с антигравитационната подемна сила на жироскопиращия корпус на летящата чиния, задвижвана и развъртана от ракетни двигатели.

Ракетните Флюгелради — ракетните летящи „вентилаторни колела“ на Шривер и Хабермол, построени в периода 1942-1943 г., вероятно са първите и единствени действащи чинии-изтребители, задвижвани с ракетни двигатели, но все още използващи смесената хеликоптерно-антигравитационна подемна сила (ТХГ, 91; Стивънс и Стайнман, 86; Бартън, 68; Матерн,70; Шпигел, III.50; Терз, V. и IX. 91 и V. 94). Но даже и тези куриозни Флюгелради имат някои невероятни качества. Най-важното от тях е способността им да излитат извън атмосферата в орбита около Земята, ставайки първите и единствени хибридни хеликоптерно-антигравитационни космични чинии, известни до сега.

След успешните опити с турбореактивните „вентилаторни колела“ (виж гл. 4.1.), инж. Рудолф Шривер обединява своите усилия с инж. Ото Хабермол за построяването на следващите прототипи, задвижвани с много по-мощните ракетни двигатели. Докато първите модели на турбореактивните двигатели BMW-003, произведени през 1941 г., имат мощност от около 600 кгс, ракетните двигатели, готови през 1942 г., имат почти два и половина пъти по-голяма мощност. Още първите модели от новия ракетен Флюгелрад развиват скорост от 2000 км/ч във високите слоеве на атмосферата. При тях се използват подобрените Валтерови тръби, Walther Rohr — вероятно ракетните двигатели HWK.109.509. Те са конструирани през 1940–42 г. от проф. Валтер — геният на немското двигателостроене, и са използувани в серийно произвежданите ракетни самолети-прехващачи Ме-163 Комет на фирмата Месершмит. Тягата им се регулира от 100 до 1600 кгс (15.7

kN).

Двигателите са инсталирани по същия начин, като при по-ранните турбореактивни модели. Три развъртащи жироскопиращия вентилаторен диск (монтирани отдолу под него), и два маршеви двигателя тикащи чинията напред — (под дъното на централно-разположената невъртяща се кабина). Имам подозрението, че в един от преходните варианти за двата маршеви двигателя са били изпробвани и турбореактивни, или още по-вероятно гигантски пулсиращи двигатели, защото на една от илюстрациите се виждат въздухозаборници в предните краища на маршевите двигателни гондоли, които са твърде дълги, за да бъдат гондоли на турбореактивни двигатели.

U023: 2 проекции на ракетния флюгелрад.

VT21: Флюгелрада отдолу.

Механизмът на генерирането на подемната сила при ракетния Флюгелрад е идентичен с този на турбореактивния вариант, разгледан в четвърта глава, затова няма да се спирам на него. Ще посоча само, че понеже ракетните двигатели нямат ротори, както турбореактивните двигатели, при ракетния модел не би се генерирал допълнителния двойно-спинов жироскопен антигравитационен ефект.

Подемната сила на летателния апарат е била толкова изключителна, че според една история даже маршал Гьоринг е успял да повози августейшите си телеса на едно от летящите колела, без да го разбие в земята. Само че трябвало да монтират един специален по-широк люк за него, за да могат половин дузина механици да го напъхат в кабината. Но тъй като напускането й се оказало невъзможно — просто нямало как да се набутат и механиците в кабината, за да го изтикат обратно е трябвало да го спуснат на земята през бомбовия люк на пода на кабината.

За да се повиши хоризонталната скорост на ракетния Флюгелрад до 4000 км/ч, в по-късните модели от периода 1942–43 г. се използват значително по-мощните ракетни двигатели, конструирани от д-р Валтер. Вероятно това са двойнокамерните двигатели HWK.109.509C за свръхзвуковия ракетен прехващач с криле с голяма стреловидност Ме-263 на Месершмит, със сумарна тяга на двете камери от 19,6 kN (2000 кгс) на двигателя или даже специално разработени за целта още по-мощни двигатели. Не трябва да забравяме, че по принцип тези двигатели, работещи с концентриран водороден прекис, са били много опасни за експлоатация. Всеки въглеводород, попаднал в досег с тях, моментално избухва в пламъци. Това включва и телата на пилотите и

обслужващия персонал. Затова всички те са облечени в гумени защитни облекла, като за противохимична защита.

В същото време от „конвейерите“ на ракетните проектантски бюра в Пенемюнде излизат над 130 модела най-различни ракетни двигатели. Например при проектирането на своя изтребител Ме-262 Вили Месершмит се отказва от по-мощните и по-леки, но по-опасни и ненадеждни Валтерови двигатели от серията HWK в полза на по-маломощните и тежки, но по-надеждни и безопасни турбореактивни двигатели Jumo-004. Предполагам, че по същите причини и конструкторите на ракетния Флюгелрад се отказват в последствие от тези опасни двигатели в полза на многобройните по-късно разработени леки и мощни ракетни двигатели. Няма никакъв проблем да се намери точно този, който да отговаря на изискванията, или даже да се построи специално за случая и малка серия от сто тридесет и първия модел.

Гореспоменатата скорост е по официално публикувани данни в немската специализирана преса, както винаги силно занижени спрямо истинските (Нойе цайт…, 57). Една от най-важните предпоставки за високата скорост на ракетния Флюгелрад е пълното изчезване на инерчната маса при по-високите обороти на въртене, получени с помощта на по-мощните ракетни двигатели. При тези обороти подемната сила се създава изцяло от антигравитационния ефект, а не от аеродинамичния ефект на хеликоптерните лопати. За високата скорост допринасят и подобрената аеродинамичност на кабината и на двойноизпъкналото тяло на летателния апарат. Твърде вероятно е тя да е достигана в стратосферата или на още по-голяма височина извън нея, над 50 км.

U021N: 2 скици на 2 модела на ракетния флюгелрад.

Намеците за възможни космически полети на Шриверовата хеликоптерна чиния, задвижвана от ракетни двигатели, изглеждат съвсем невероятни наистина: хеликоптер, издиган във въздуха с помощта на вертолетен вентилатор, да може да излети в орбита около Земята, където няма никаква атмосфера. Противоречието все пак има своето много просто обяснение. При излитане и полет в ниските плътни слоеве на атмосферата, в следствие на голямото ротационно аеродинамично съпротивление, изпитвано от вентилаторния диск с диаметър от 15 м, не би могло да се получат обороти, значително по-високи от нужните за излитане около 1600 оборота в минута. Поради по-ниските обороти на жироскопиране, аеродинамичната хеликоптерна подемна сила на чинията ще бъде по-голяма от нейната антигравитационна подемна сила, и Флюгелрада ще има поведение

повече на обикновен хеликоптер, отколкото на чиния. Като такъв той не би могъл да извърши не само орбитален полет, но даже и полет над 10–15 км височина.

Колкото повече се увеличава височината на полета, и колкото по-рядък става въздухът, толкова ще пада аеродинамичното ротационно съпротивление на въртенето на вентилаторния диск, и ще се покачват неговите обороти. При падането на атмосферното налягане с височината и самите ракетни двигатели ще работят по-ефективно. Паралелно с това покачване на оборотите антигравитационната компонента на подемната сила също ще става все по-голяма. Предполагам, че на височина над 20–30 км тя постепенно ще стане единствената подемна сила. Голямото вентилаторно колело, вместо да създава и аеродинамична подемна сила, ще създава само антигравитационна подемна сила чрез жироскопирането на своята тежка маса. За да се намали до минимум ротационното аеродинамично съпротивление, лопатите на вентилаторния диск могат да се поставят на нулев ъгъл на атака и тогава ще работят единствено като жироскопиращи тежки маси. По моя преценка, изкачването от 0 до 20 км височина би траяло 25–30 сек.

От там нататък задачата става по-лесна, защото Флюгелрада не би имал вече нито тегло, нито инерчна маса и би се ускорявал значително по-лесно. Антигравитационната подемна сила ще нараства все повече с повишаването на оборотите с издигането над 50 км в още по-разредената атмосфера, така че нищо не би попречило на този допреди малко хеликоптер, а сега летяща чиния, да излети в Космоса. От 20 до 50 км изкачването би траяло 10–15 сек, а от там до 100 км и орбита — други 5–10 сек. От там нататък само звездите биха били границата и за този доста странен хеликоптер (Терз, V. и VI.94).

Един скептик на идеята за орбиталните възможности на ракетните летящи дискове възкликна по повод на горните ориентировъчни данни: „Всички постановки се правят, сякаш апаратите имат неограничен запас от енергия (гориво). Това е некоректно!“ Разбира се, че такива бързи ускорения, изкачвания на височина и набиране на необходимата скорост за влизане в орбита са некоректни, ако това се правеше с класическата ракетна тяга, при която нито гравитационната, нито инерчната маса изчезват и трябва да се преодоляват с тягата на двигателите и на огромно количество изразходвано гориво (и окислителят е включен вътре). За ракетата Аполо/Сатурн-V се прахосват почти 20 тона гориво за всеки тон изведен в орбита: или 2700 тона гориво на старта изстрелват 150 тона кораб в орбита.

При антигравитационните ракетни чинии обаче това съотношение е намалено 20 до 40 пъти: при тях по мое предположение един тон се извежда в орбита изгаряйки от половин до един тон гориво. Това е възможно, понеже и гравитационната, и инерчната маса изчезват след влизането в режим на антигравитационния двигател. От гледна точка на физичното уравнение, описващо излитането в орбита, няма разлика дали апаратите ще имат неограничен запас от енергия и нормална маса, или ще имат маса равна на нула и ще изразходват значително по-малко енергия. За физиката на процеса това са взаимозаменяеми величини.

Най-важното потвърждение на смелата хипотеза за орбиталните възможности на Шриверовия ракетен вертолет дойде от една статия в списание Шпигел — най-престижното немско списание и официалния говорител на правителството и на тайните общества, управляващи Германия зад кулисите. Шпигел е немския еквивалент на американското списание Тайм. За тези списания е известно, че за разлика от жълтата преса, те първо проверяват фактите и след това публикуват своите материали, а не обратното (Шпигел, III.50).

U038: Шпигелова илюстрация.

В тази статия от петдесетте години, посветена на немските летящи чинии от Втората световна война, имаше илюстрация на Шриверовия ракетен хеликоптер по време на полет, високо над повърхността на Земята. Едно нещо веднага ми направи впечатление — на илюстрацията кривината на земната повърхност бе толкова голяма, че позицията на летателния апарат би могла да бъде само високо в космичното пространство над Земята. Още една особеност — Земята долу беше ярко осветена от дневната слънчева светлина, докато в същото време по цялото черно небе зад летателния апарат се виждаха много звезди.

Този оптически парадокс на „звезди посред бял ден“ може да се разреши единствено ако се приеме, че илюстрацията е била направена по фотография, заснета в Космоса над слънчевата половина на Земята. Тя е снимана от летяща наблизо друга чиния, която е следвала на близко разстояние Шриверовия Флюгелрад в неговия орбитален полет, и е правела фотографии с дълго експониране. След като и двете чинии влизат в еднаква орбита и са само на 10–15 м една от друга, взаимното им движение би било пренебрежимо малко. Въртенето на Земята отдолу също не ще бъде чак толкова бързо, за да се замажат нейния и този на чинията образ при дълга експозиция от няколко секунди. Само тя би хванала и значително по-слабата светлина от звездите на небето

зад близкия Флюгелрад.

Кривината на Земята на тази илюстрация беше по-голяма, отколкото на обичайните фотографии, получени от земните космически полети в седемдесетте години, обикалящи планетата по орбити от 100–150 км височина. Това ме наведе на мисълта, че този Флюгелрад е влязъл в доста висока орбита около Земята. През 1950 г., или 5–6 години след този епохален за всички земни хеликоптери полет, тази уникална и строго секретна фотография сигурно е била показана от някое немско тайно общество на доверен художник-илюстратор и техен член. После са го помолили да нарисува по памет илюстрацията за Шпигел. Защото такива секретни фотографии по правило никога не се изнасят навън от зданието на „братството“.

Може по всяка вероятност никой да не е казал на художника, че фотографията е била направена в орбита в Космоса. Може също така той да не е разбирал нищо от физика и да не е могъл самостоятелно да разгадае тази тайна. Но като отличен илюстратор, за да работи за Шпигел, в рисунката си той вярно и точно е отразил онова, което е видял на оригиналната снимка, по време на събранието на своето тайно общество.

По този начин може би е било реализирано още едно умишлено или инженирано изтичане на информация до масовите медии, за още един от многобройните тайни проекти на Илюминатите по света.

6.6. Извънбордният блиц: чисто антигравитационни космически чинии с извънбордни двигатели.

След хибридните полуракети-получинии и полухеликоптери-получинии, сега идва реда да разгледаме и „чистите“ антигравитационни чинии, в които не се използват допълнителни ракетни или аеродинамични ефекти за създаването на подемната сила. Те се вдигат във въздуха, поддържани изцяло на силата генерирана от техните антигравитационни двигатели. От физична гледна точка тези летящи дискове не са нищо повече от летящи жироскопиращи ракетни пумпали.

Един от немските вестници публикува през 50-те години статия за немските летящи чинии, разработени по време на Втората световна война. За разлика от останалите публикации с почти еднаквите дежурни рисунки на турбореактивния Шриверов Флюгелрад, в статията имаше рисунка на чиния, която не бях виждал никъде дотогава. Най-забележими бяха четирите странно изглеждащи

периферни издатъка в хоризонталната равнина, подобни на обтекаеми луковици, които приличаха на гондоли на двигатели. Както и в почти всички други немски статии по въпроса, също и в тази и дума не ставаше за най-важната и ключова особеност на описаната антигравитационна чиния — за жироскопирането на корпуса, или на част от него, около вертикалната ос (Нойе цайталтер, 65).

VT22: Четиримоторен извънборден блиц.

Двигателите бяха монтирани обаче на такова място, че бързо ме наведоха на тази идея. Те бяха прикрепени „по екватора“ на най-външната пръстеновидна част на корпуса, която обхващаше като равномерен пръстен периферията на цялата чиния. Твърде вероятно беше този пръстен, заедно с двигателите, да се върти около чинията, около нейната централна вертикална ос на симетрия. Още повече, че и разположението на неротиращата кабина в центъра на апарата също беше в съответствие с вече установената немска традиция тя да се поставя там, ако се налагаше корпусът да жироскопира около нея.

Моето първоначално предположение се потвърди отново, след като внимателно разгледах и формата на гондолите на двигателите. Те бяха много остри в единия край и тъпи в другия. Такива гондоли са типични за ракетни извънбордни двигатели, тъй като те изискват само един отвор отзад — за топлото за изгорелите газове. Отпред нямат отвор и са заострени, за да се намалява ротационното аеродинамично съпротивление. От това, че гондолите и на четирите двигателя бяха заострени от една и съща страна следваше, че те се въртяха около чинията в една и съща посока.

Понеже турбореактивният двигател би изискал два отвора на гондолата си — един за всмукване на въздуха отпред, и един за изхвърляне на отработените газове отзад, веднага става ясно, че това са ракетни, а не реактивни двигатели. Предполагам, че е възможно обаче преди построяването на ракетния вариант на тази космична чиния, тя да е построена и изпробвана първо като турбореактивна концепция за полет само в атмосферата. Малко е вероятно немците да прескочат целия клас на реактивни извънбордни чинии, и да построят направо ракетните им варианти. Само една пилотска грешка, довела до излитането на реактивния модел в суборбитален полет би подсказала на немците, че ако монтират на него по-мощните ракетни двигатели, той свободно би могъл да излети и в орбита около Земята. Ракетните двигатели могат да се монтират в същите гондоли, както и турбореактивните двигатели, а резервоарите за горивото трябва да се разделят на две части, за да има място и за горивото, и за окислителя

(виж глава 4.3.).

Носейки в резервоарите на борда окислителя за ракетните двигатели, и без да е повече необходим атмосферния кислород за дишането на турбореактивните двигатели, този ракетен пумпал лесно може да излети в орбита около Земята и дори извън гравитационното поле на планетата. Той ще продължава да лети там във вакуума на Космическото пространство на пълната тяга на ракетните двигатели. Даже нещо повече — бих казал, че космическите полети вероятно са най-важните в списъка на целите, които конструкторите на тази набързо скалъпена извънбордна ракетна чиния възнамеряват да покорят.

Подемната сила се генерира изцяло от антигравитационни ефекти. Главният ефект идва от жироскопирането около централната вертикална ос на симетрия на чинията на най-външната периферна пръстеновидна част на корпуса, заедно с масивните двигатели и резервоари за гориво в нея. Допълнителна подемна сила се генерира от ентропийно-жироскопния антигравитационен ефект на изгарянето на ракетното гориво в горивните камери на четирите ракетни двигателя (Терз, V.94).

За проектантите действително не е проблем да изберат „по мярка“ ракетен двигател за своята чиния от 130-те модела различни ракетни двигатели в немския арсенал. Поради факта обаче, че двигателите са набързо монтирани извънбордно върху периферията на въртящия се корпус, смятам, че това е един скоростно построен евтин експериментален модел. Затова ми се струва, че проектантите не създават нови двигатели специално за него, а вероятно избират някой добре изпитан до тогава двигател. Например на ракетата Васерфал. Това е умалената с една трета ракета Фау-2, модифицирана като стратосферна ракета „земя-въздух“ с таван от 20–25 км. Притежавам няколко много хубави нейни снимки на стартова позиция и в полет. Според правилните съображения на г-н Бориславов (1996), за същата цел двигателите на Фау-2 биха били вероятно огромни и доста лакоми за гориво, а двигателят на ракетния самолет Ме-263 на Месершмит би бил слаб и пожароопасен.

С описания преди малко космически скафандър, използван през 1944 г., немците спокойно са в състояние да изпробват тази чиния в орбита. Дори без тя да има херметична пилотска кабина с въздух под нормално атмосферно налягане — просто пилотът трябва да облече този уникален костюм преди старта.

NLO3: 4-моторен блиц в космически полет.

6.7. Орбиталните и междупланетни чинии-дреднаути с бордови двигатели на инж. Рихард Миите.

След изпробването на предишния и на може би още няколко модела на летящи дискове с извънбордни ракетни двигатели, за които предполагам, немците събират достатъчно данни, за да разберат, че обемистите гондоли на монтираните извън корпуса двигатели изпитват голямо ротационно аеродинамично съпротивление в ниските плътни слоеве на атмосферата. Това намалява оборотите на въртене на целия корпус, а от там и жироскопната антигравитационна подемна сила. Не на последно място това значи и по-малък бомбен товар.

Това е основният аргумент, използван от конструкторите пред Имперското министерството на авиацията, за да получат финансирането за следващата своя разработка. Това е първата ракетна чиния с бордови двигатели, монтирани вътре в корпуса. Същите аргументи са използвани по-рано и от екипа на Белонцо, Миите и Шривер, за да издействат парите за своята Летяща шайба. Като аналог на описваната тук чиния на инж. Миите с първите вградени в корпуса ракетни двигатели, чинията-изтребител на тримата конструктори е първия диск в немския арсенал с вътрешнобордови турбореактивни двигатели. Като такъв той има много по-добри характеристики, отколкото неговия предшественик — Шриверовия флюгелрад с извънбордни реактивни двигатели.

Убеден съм, че за да получи пари, инж. Миите първо демонстрира на полковниците от министерството малки летящи модели на предлаганата ракетна чиния, задвижвани от бутални двигатели за самолетни модели с шахтови вентилаторни пропелери, а после и с малки ракетни двигатели за ракетомоделизъм. Твърде вероятно е разгледаната по-горе ракетна чиния с четирите извънбордни ракетни двигатели да е била построена също от Миите, за да провери на практика неговата идея за левитиращите ракетни жироскопи, залегнала в конструкцията на тези ракетни дискове.

Проектът за космическата чиния на Миите е осъществен от немските тайни общества вероятно в последните две години на войната, през периода 1944–45 г., и е още по-дълбоко засекретен, отколкото предишните атмосферни модели на турбореактивните чинии. Първият летящ прототип има диаметър от 15 м. Добре остъклената невъртяща се кабина се намира в кръглия неротиращ

център на диска. Тя е монтирана на лагери, за да не се върти. За тази цел тя е жироскопно стабилизирана с помощта на малък вътрешен жироскоп. Формата й е капковидна, като половината се подава отгоре над плоскостта на жироскопиращия диск, а другата половина — отдолу. Кабината на бомбардировача B-2 Стелт на Нортроп си прилича с нея като две капки вода. Горната полу-кабина е за екипажа, а долната за почетните гости в пасажерския вариант, или за бомбардира и бомбовите отсеци в бойния вариант на чинията. Долната полу-кабина и двигателите зад нея вероятно могат също така да се завъртат около централната ос на симетрия спрямо горната полу-кабина, за да могат долните двигатели да се обърнат напред и да действат като спирачни двигатели при спирането на място при полет.

VT23: Миите в 2 проекции.

VT24: Миите в изометрия.

Летящият диск на инж. Миите има четири маршеви тикащи ракетни двигатели за хоризонталното постъпателно движение. Те са монтирани естествено в задната част на неротиращата централна кабина, за да не се въртят в кръг с целия останал жироскопиращ корпус. Два от тях са монтирани в горната полу-кабина, над плоскостта на диска, а другите два — в долната, под диска (Флугфарт., 75, Стивънс, В. и Стайнман, 86; Терз, V. 91 и V. и VI. 94).

По този начин постъпателната тяга е вертикално балансирана, и не създава повдигащия носа на чинията момент, както при Шриверовия Флюгелрад. При него тикащите двигатели са монтирани само отдолу на гондолата, под диска. Поради това завъртащият момент на тяхната несиметрично поставена спрямо центъра на тежестта на чинията тяга повдига при хоризонтален полет предния край на диска нагоре. При такъв полет пилотът на Флюгелрада не вижда почти нищо напред, заради вирнатия преден ръб на чинията, и трябва едва ли не да използва перископ на подводница за тази цел, за да погледне над него.

Ракетният диск на Миите е развъртан по мое предположение от около 15 стандартни ракетни двигатели. Те са монтирани вътре в корпуса, по периферията на диска, на разстояние около 3 м един от друг. Тягата им е насочена тангенциално, в хоризонталната равнина, за да жироскопира цялата чиния около нейната централна вертикална ос на симетрия (Терз, V. 91). Поради факта, че през 1944 г. в немския арсенал, както казахме, е имало достатъчно най-различни модели на ракетни двигатели, едва ли е било трудно да се намери най-подходящия за тази конструкция, или дори да се проектира един нов специално за нея.

Един от скептиците се изказа с познание по въпроса: „Двигателите станаха много! 15 въртят диска. Още 4 го движат постъпателно. Да си представим за момент какво представлява само системата за управление на 19 броя двигатели. И то при условие, че трябва да е безотказна!“

Да видим какво показват фактите: При първата степен на междуконтиненталната ракета А-9/А-10 немците използват 6 двигателя за Фау-2 и въпреки скептицизма успешно се справят с техния контрол и изстрелват няколко ракети срещу източния бряг на САЩ. Само няколко години след края на войната пленени немски инженери разработват за руснаците и повечето от техните ракетни двигатели, направили от Русия голяма космична сила. Първата степен на основната руска ракета-носител, с която бяха изстреляни и Спутниците, и Гагарин, и още десетки космонавти в следващите 30 години по програмите Восток, Восход, Союз и т.н. (1955–85), имаше не един или два или три основни двигателя, а 5×4=20 двигатели. Те бяха преки наследници на двигателите на Фау-2 и дългогодишната практика показа, че многосопловите ракети се представиха изключително надеждно. След като руснаците с техните значително по-ниски технически умения се справиха блестящо със задачата, не виждам никаква причина и немците да не биха се справили с подобна ситуация.

Още повече, че в първоначалния вариант на своята лунна ракета немските конструктори планират да използват в първата й степен пакет от 120 м двигатели на Фау-2. Те са с шестогранни дюзи, които са наредени плътно една до друга като пчелна пита. Въобще бурното развитие през войната на немската аерокосмична техника е един безкраен низ от успешно изпробвани „невъзможни“ летателни апарати, с които те доказват на целия свят, че могат успешно да ги вдигнат във въздуха и управляват, въпреки авторитетния скептицизъм на болшинството от авиационните учени по света.

Също както и при извънбордната ракетна чиния, и при Флугшайбата на Миите подемната сила се генерира изцяло от антигравитационни ефекти. Главният ефект е жироскопирането на целия тежък корпус около централната вертикална ос на симетрия на чинията, заедно с двигателите и резервоарите за гориво и окислител. Допълнителната подемна сила се дължи на ентропийно-жироскопния антигравитационен ефект на изгарянето на ракетното гориво в соплата на развъртащите ракетни двигатели (Терз, V. 94).

Способността на диска за екзоатмосферни полети се обуславя от

факта, че ракетните двигатели, работещи с течно гориво и окислител, са независими от атмосферния кислород. Това е различието от турбореактивните двигатели на предишните модели, които се нуждаят от него за своята работа. Поради това ракетните двигатели се оказват много подходящи сред двигателите с вътрешно горене за дълготрайни екзоатмосферни полети с летящи чинии. За окислител се използва течен кислород, за гориво — различни смеси от въглеводороди или етанол. Последният се извлича от ферментирали гнили картофи — стандартното възобновяемо гориво за шестте хиляди немски ракети Фау-2, изстреляни срещу Англия. При по-късните модели вероятно се използва за гориво и течен водород.

При хибридните аеродинамично-антигравитационни чинии, разгледани до тук, в момента на отлепянето от земята и при полет в ниските плътни слоеве на атмосферата антигравитационната тяга е по-малка от теглото на чинията и недостига се покрива от аеродинамичната подемна сила. За разлика от тях, при чисто-антигравитационните чинии без аеродинамични асисти антигравитационната подемна сила още при излитане трябва да бъде по-голяма от теглото на чинията. Иначе тя просто не би се отлепила от земята. Високата антигравитационна подемна сила още преди старта се дължи на големите обороти, постигнати от гладкия обтекаем ракетен диск. Главната причина за това е много ниското аеродинамично ротационно съпротивление, дължащо се на скритите вътре в корпуса и добре обтекаеми ракетни двигатели, а също и много по-голямата тяхна мощност в сравнение с реактивните двигатели.

Поради пълното изчезване на гравитационната и на инерчната маси на летящите дискове на инж. Миите, по мое мнение даже и най-малките модели от серията — тези с 15 м диаметър — биха могли лесно да отидат до Луната и да се върнат. Още със своето проектиране те са били предвиждани да извършват главно орбитални полети около Земята за военни или изследователски цели (Терз, VI. 94).

Първият летящ прототип, построен от Миите, има диаметър от 15 метра. Както е практиката тогава, много често един модел на чиния се проектира едновременно в няколко различни размера, използвайки едни и същи чертежи. Следващите проектирани варианти са с 50 и 150 метра диаметър, като са запазени основните характеристики на 15 метровия прототип. На единствените известни досега скици от книгата на Рудолф Лусар (1959) са показани само моделите на ракетните чинии на Миите с диаметър от 15 м. Този модел и следващия с диаметър от 50 метра са пленени от руснаците в края на войната, заедно с

работещите по тях немски конструктори, като Ото Хабермол. Те са доразработени в Сибир в края на 40-те години и стават причината за многобройните истории за „ракетите-призраци“, „ghost rockets“, забелязани над Скандинавия след войната. Петдесетметровата руска чиния, разработена вероятно по проектите на инж. Миите, се разбива при Шпицберген в началото на петдесетте години, и норвежците успяват добре да я огледат, преди американците да я грабнат (Саарбрюкер…, 52). За това ще разкажа във втория том на тази книга.

6.8. Лунната космична програма на СС.

Космичната програма за полети и кацане на Луната, проведена от най-секретните научноизследователски отдели на СС, е най-тайната и грандиозна от разгледаните досега многобройни немски околоземни космични програми. Поради изключително секретното естество на Илюминатските проекти на Луната, не само немските полети през Втората световна война, но и всички останали финансирани по частен път проекти на земни тайни общества за кацане на Луната през последните 100 години са били винаги под строгото глобално финансиране, ръководство и контрол на Илюминатите.

Поради това за следващите тайни антигравитационни космични програми, които ще бъдат разгледани от тук нататък, може с голяма доза на сигурност да се смята, че не са били разработвани нито от Вермахта, нито от Луфтвафе или пък от някое от немските държавни министерства. Може определено да се смята, че тези програми са били под контрола или на СС, или на още по-високо засекретени тайни общества — като научно-техническото общество Врил например. Тези суперсекретни проекти са много повече глобални Илюминато-германски проекти, отколкото чисто немски или нацистки разработки.

Те са осъществени на територията на Третия райх със самоотвержения труд и гениалните умения на немските инженери и конструктори — най-добрите в света по онова време. Но те са финансирани, снабдявани със стратегически материали и компоненти и контролирани от дългите пипала на Илюминатите и на банкерите зад тях от техните щаб-квартири в Лондон и Женева. Това са гигантски глобални проекти, които нищо неподозиращите немски учени и инженери конструират и подаряват на международния банкерски картел без никаква парична компенсация, вярвайки, че техните усилия ще допринесат за спасяването на родината им от настъпващото болшевишко робство. Без никога да им минава през главата, че и Третия райх, и болшевишката революция, и Втората световна война са финансирани задкулисно от същите международни банкерски фамилии. Ключовото научно и технологическо ноу-хау за тези фантастични проекти се предава от извънземни наставници директно на членовете на елита на немските тайните общества.

Да се върнем на ракетните чинии на инж. Рихард Миите, и на тяхното предназначение. Петнадесетметровата ракетна чиния е

предвиждана като свързочно средство за комуникации с немските тайни колонии в Канадска Арктика и на Южния Полюс, като стратегически бомбардировач въоръжен с атомни бомби, като орбитална пилотирана оръжейна платформа, като товарна чиния за издигане в орбита на отсеци за планираната орбитална станция и като изследователски кораб за кратки посещения и разходки до Луната за елита на Третия райх.

NLO6: Миите в космически полет.

Както споменахме преди малко, пълното нулиране не само на гравитационната, но и на инерчната маса, е според мен магическият ключ, позволяващ на една летяща чиния буквално „да скочи“ за няколко секунди в орбита, ако сравним нейното светкавично излитане с измъченото и продължаващо минути влизане в орбита на една обикновена многостепенна ракета, тежаща стотици или даже хиляди тонове (3000 тона за лунната ракета Аполо/Сатурн-V на американците).

За любителите на физиката, нека да поразсъждаваме за причината на тази ракетна тромавост. Тя е съвсем проста — при ракетата гравитационната и инерчната маса не изчезват след възпламеняването и заработването на двигателите. Тези маси трябва да бъдат „преодолени“ чрез тягата, развивана от двигателя — в случая на ракетата Сатурн-V тягата е 3300 тона, или едва 300 тона повече, отколкото теглото на ракетата при старта. С изразходването на горивото теглото на ракетата пада до около 1200 тона преди отделянето на изразходваната първа степен, или тягата тогава е около 3 пъти по-голяма от теглото. Тази малка сила, от 10% до 275% от теглото на ракетата, е силата насочена нагоре, която ускорява и вкарва ракетата тромаво и бавно в орбита. Това е защото тази сила трябва да преодолее инерчната маса на ракетата, която съвсем не изчезва след заработването на двигателите.

Докато петместната Флугшайба на Миите с диаметър от 15 метра, построена за същото пътешествие, тежи 20 пъти! по-малко — около 150 тона. След заработването на двигателите и изчезването на нейната гравитационна и инерчна маса в момента на старта, тя се ускорява мигновено и просто изчезва нагоре в небето. Поради нулирането и на ротационната инерчна маса, и на последвалото изчезване и на центробежните ускорения, тя би се развъртяла в разредените слоеве на стратосферата и още повече в космическото пространство вероятно до 2–3 хиляди оборота/мин. Това би генерирало антигравитационна подемна сила, десетки, може би хиляди пъти по-голяма от теглото на

чинията в покой. В полет то е равно на нула. Това ще доведе до ускорения и скорости, за които ракетната техника не може и да мечтае.

Нека да направим едно опростено изчисление за най-важните параметри на летящия диск. След като корабът Аполо/Сатурн-V може да отиде и да се върне от Луната, една антигравитационна чиния ще може да направи същото с много по-малко изразходвано гориво. Значи можем да употребим някои от данните за тази ракета при изчислението на параметрите на диска на инж. Миите. Дори да има грешка, тя не би била в недостиг, а със сигурност в излишък.

Обемът на 15 метровата Флугшайба може да бъде апроксимиран на двойно изпъкнал диск, съставен от два конуса със същия диаметър, залепени с основите си един към друг, и обща височина от 3 м. Така изчислена вместимостта му е от порядъка на 175 куб.м. От сега нататък за простота окислителят също е включен в разсъжденията за обема и теглото на горивото. В ракетата Сатурн-V 2 700 тона гориво представляват 90% от теглото на ракетата — 3 000 тона. Обемното съотношение е може би 95% за горивото и 5% за корпуса на ракетата. Ако употребим подобно обемно съотношение за диска, като намалим горивото малко, ще получим обем на горивото от 155 куб. м. Останалите 20 куб. метра са достатъчни за разполагането на двигателите и друга апаратура. Леката кабина за простота не се включва в тези сметки. Относителното тегло на горивото от 1.2 куб. м/тон ще ни даде 130 тона гориво, носено в резервоарите с обем 155 м^3. След като горивото на Сатурн-V е 90% от теглото й, нека да приемем по аналогия, че пълното тегло на Флугшайбата на Миите преди старта е 150 тона.

По време на старта тягата на Сатурн-V от 3 300 тона, както пресметнахме по-горе, е 10% по-голяма от началното тегло на ракетата. Нека да употребим същото съотношение и за летящия диск — тогава неговите развъртащи ракетни двигатели трябва да имат сумарната тяга от 165 тона, въпреки че и 80 тона само ще свършат работата. Тъй като при диска на Миите 15-те развъртащи двигатели са 4 пъти повече от 4-те тикащи, значи ще са нужни още около 165/4=40 тона тяга за тикащите двигатели. Или приближено казано, 19-те двигателя, монтирани от инж. Миите на неговия диск трябва да имат 165+40=205 тона сумарна тяга, за да го вдигнат във въздуха и придвижат напред.

Каква консумация на гориво в минута ще ни осигури тази тяга от 205 тона? Понеже нямам данни за други немски ракетни двигатели в момента, за да взема едно средно значение, ще направя сметката с

двигателите на Фау-2, защото техният разход е известен. При 27,5 тона тяга един двигател изразходва около 5 тона/мин. Значи за всеки тон тяга отиват по 182 кг гориво в минута. За пълната тяга на диска от 205 тона ще за нужни 205×182 кг=37.3 тона гориво на минута. Нека да го завишим до 40 тона/минута.

Значи 130-те тона гориво на борда на Флугшайбата ще стигнат за 3,25 минути, или 195 сек работа на всичките й двигатели. Какво може да направи една антигравитационна чиния за това време? Невероятно много. Най-голямата консумация на гориво отива за първоначалното развъртане на масивния жироскопиращ корпус на Флугшайбата, докато се вдигнат достатъчно обороти, за да почне да изчезва инерчната ротационна маса на ротиращия диск. След това дискът ще се развърти значително по-лесно, докато тя изчезне напълно. Естествено в този момент изчезва и транслационната инерчна маса, и гравитационната маса на чинията, и тя е „готова за полет“. Докато трае това предстартово развъртане на корпуса от 5–6 секунди, чинията може да черпи гориво по тръбопровод от стартовата площадка, пазейки резервоарите си пълни за полета.

Нейното излитане извън Земната атмосфера и влизане в орбита около Земята трае вероятно около 10–15 секунди. Наклонена траектория в началото би намалила загубите от транслационното аеродинамично съпротивление на движещия се през ниските плътни слоеве на въздуха диск, защото челното му напречно сечение от около 28 м^2 е над 6 пъти по-малко от вертикалното напречно сечение (равно на площта на диска) от 177 м^2. Дискът за секунди би превишил скоростта на звука при това изкачване. Над 20 км височина дискът може вече да се издига по-стръмно нагоре, намалявайки тягата на тикащите двигатели, пестейки гориво.

Директното излитане от място към Луната, на пълната мощност на ракетните двигатели, би траело от 20 до 25 секунди, докато се набере нужната начална скорост. С нея чинията би стигнала до Луната по инерция за около 5–7 часа. Съществуват две възможности за пестене на енергия — за сега не е ясно коя е по-добрата: първо развъртащите двигатели могат да се изключат по трасето Земя-Луна, и диска ще спре да се върти. Малко преди пристигането на Луната той ще трябва отново да се развърти, преди да бъде даден „спирачния антигравитационен импулс“ за влизане в окололунна орбита, или пък директно кацане на повърхността на Луната. Другата алтернатива е да се спести енергията за повторното развъртане на диска около Луната, като той не се оставя да спре, а се поддържа във въртеливо движение с

минималната тяга на специални малки ракетни двигатели. Те ще компенсират малките загуби на триене в лагерите на окачването на кабината, които предизвикват постепенното спиране на диска.

Дозареждане с гориво в околоземна орбита при излитане от Земята не е много за предпочитане, защото след влизането в орбита и изключването на двигателите дискът постепенно би спрял да се върти. След зареждането му ще трябва отново да се развърта преди отлитането към Луната.

За цялата екскурзия на „Аполоблица“ на немците до Луната и обратно с кацане там ще отидат по тези доста завишени данни, взети от ракетната практика, около 100 тона гориво, или 1/27 от горивото, което се изгаря от ракетата Сатурн-V. Но докато от високата над 100 метра ракета на Земята се връща само кабината на кораба Аполо, висока около 3 метра, и дори и тя не може да се използва отново, при Флугшайбата цялата чиния се връща обратно и може да се използва многократно. Ако нейните двигатели се изработят от обикновените сплави, използвани за евтините двигатели за еднократна употреба на ракетите Фау-2, те надали биха издържали над 5 минути непрекъсната работа. Но ако те се изработят от материала Импервиум, за който говорихме в предишните глави, те биха издържали на десетки часове непрекъсната работа и стотици работни цикли — включване и изключване.

При използване на течен водород, или още повече на течен хелий за гориво съответно ще се увеличи няколко пъти и времето на работа на двигателите.

Предполагам обаче, че истинският разход на гориво е много по-малък, също както и мощността на ракетните двигатели, необходима за развъртането на диска. Основният потребител на произведената от антигравитационния двигател мощност е етерния циклонален вортекс. (Следното разсъждение е за любителите на физиката.)

Енергията, консумирана за създаването и поддържането на вортекса представлява главния товар на двигателя. Механичното триене в лагерите, аеродинамичното ротационно триене на въртящия се корпус в околния въздух и челното аеродинамично съпротивление във високите слоеве на атмосферата са второстепенни загуби на енергия, които могат да се пренебрегнат. Отново искам да повторя много енергично: при антигравитационните двигатели не се изразходва и един грам гориво за работата по повдигането на многотонните чинии нагоре от земята, или за работата по тяхното транслационно и ротационно ускорение. Тази работа е равна на нула,

понеже е изчезнала масата на диска — и гравитационната, и инерчната.

По-дълбоките тайни на този механизъм ще бъдат описани подробно в моята следваща книга „Моето «откритие» на антигравитацията“, след като обстойно изложа в нея идеите на Джон Кили за фундаменталните свойства на етерните циклонални вортекси на всички елементарни частици, атоми, молекули и физически предмети. От тази теория става ясно, че антигравитационните двигатели повдигат предметите, към които са прикрепени, използвайки принципа на безплатната енергия на Вселената. Затова за непосветения човек всички аргументи в полза на енергийната икономичност на тези двигатели изглеждат като некоректни и безотговорни твърдения. Няма никакви нечисти сили замесени в това тайнство, няма демони пъклени, администриращи природните сили зад всеки работещ антигравитационен двигател.

Докато цялата космична програма Аполо струваше над 30 милиарда долара от джоба на американския данъкоплатец и използваше труда на над 300 000 елитни инженери и учени в продължение на 15 години, немската програма за ракетните космични дискове едва ли е струвала и една стотна от това (в абсолютна стойност). В нея на дали са участвали повече от 10000 специалисти за повече от 5 години. Разликата между двете програми е много проста: програмата Аполо трябваше да стигне до Луната по най-скъпия и труден път, за да откаже всякакви други опити от по-малки нации да сторят същото и да разберат какво се върши там. Конструкторите на немските Флугшайби са търсели най-евтиния и прост начин да направят това.

Петдесетметровият вариант на Флугшайбата на Мииte се предвижда освен за всичките функции на 15 метровия модел, също и за товарен кораб за пренасяне на хора и строителни материали за строеж на немската Лунна научноизследователска станция, който започва според мненията на американски учени-дисиденти някъде към 1942–43 година. При него се използват около 50 развъртащи и 10 тикащи ракетни двигатели. След като руснаците построяват след войната доста екземпляри от пленените немски 50 метрови дискове, задвижвани с 48 ракетни двигателя, за мен е ясно, че немците или са били съвсем близо до изпробването на своя завършен прототип, или това е станало още преди края на войната.

По данни на американски учени-дисиденти, свързани с космическата програма на НАСА, тайните правителствени програми

на американците и руснаците намират доста флагове с пречупения кръст при тяхното съвместно кацане на Луната в началото на 50-те години с антигравитационни чинии. Те даже са поканени като гости и прекарват своите първи дни на Луната в немската база там, която започва да функционира още преди края на Втората световна война.

Сто и петдесетметровата Флугшайба на Мииte е изчислена за голям екипаж от десетки членове и за дълги изследователски полети, траещи много месеци, до съседните планети на Слънчевата система. Предполагам обаче, че никога не се стига до строежа на този космически ракетен дреднаут. Не защото той не би могъл да бъде построен от немците, и не защото не би се вдигнал от земята, или успешно стигнал до Марс или Венера. Истинската причина за това е, че по времето на проектирането на междупланетния диск-гигант от инж. Мииte някъде към 1943–44 г., много други и неизвестни нему още по-секретни частни немски научноизследователски проекти са построили и изпробвали успешно своите значително по-напреднали и съвършени междупланетни чинии от сериите Vril-7 и Haunebu-2 и 3. Дори започва и проектирането на първите междузвездни кораби от серията Vril-Один. Всички те са задвижвани от електромагнитни антигравитационни двигатели, работещи с неограничена и безплатна гравитационна енергия. Те се базират на многократно изпробвани на много различни планети проекти, дадени на немците от техните извънземни учители. Естествено нито един от тези кораби не се нуждае от никакво гориво и окислител за своя полет (ТХГ, 91 и 93). В технологично отношение те са един-два века по-напред от ракетните чинии на инж. Мииte, които са разработени изцяло със земна технология.

В 150 метровия дреднаут на инж. Мииte се планира по мое предположение да се използват около 150 развъртащи и 30–40 тикащи двигатели за ракетата Фау-2. Едно опростено изчисление за любителите на дисковата механика на параметрите на този диск, по формулата описана по-горе, ще доведе до следните ориентировъчни данни. Пак ще използвам значително завишените изходни параметри, получени от ракетната механика:

Апроксимираният обем на диска е следния. При диаметър на основата от 150 м и обща височина на двата конуса от 30 м, вместимостта на двойно-изпъкналия коничен корпус ще е от порядъка на 177 000 куб. м. Развъртащите двигатели на Фау-2 с по 27.5 тона тяга всеки ще имат сумарна тяга от 150×27.5 = 4125 тона. Спазвайки пропорцията от ракетата Сатурн-V, нека да определим теглото на

заредения за полет диск на 90% от тягата на двигателите, или 3700 тона. Горивото ще бъде отново както при лунната ракета 90% от стартовото й тегло, или 3350 тона. Обемът и теглото на чинията-гигант позволяват без проблем да се разместят в нея 150-те развъртащи и 40-те тикащи ракетни двигатели за Фау-2.

Теглото на чинията е колкото един боен кораб. Корабни инженери биха изчислили на якост корпуса, както е случая с първата немска орбитална пурообразна станция Андромеда, дълга над 100 метра. Тя е проектирана и построена през 1944 г. от конструктори на подводници, и за нея ще говорим в следващия том.

При разход на всеки двигател от около 5 т/мин, или 1000 т/мин за всички 200 двигателя, 3350-те тона гориво в резервоарите ще им осигури работа за 3.3 минути — повече от достатъчно, за да може чинията да отиде до Марс и да се върне, летейки по инерция, и изминавайки разстоянието за няколко месеца.

Нека да предположим за нашето изчисление, че немците са построили следващото трето поколение ракетни двигатели с тяга от 500 тона всеки. (Първи бяха двигателите на тактическата ракета V-2(А-4) с тяга от 27.5 тона, второто поколение беше двигателя на междуконтиненталната ракета А-10 с тяга от около 165 тона. Той представляваше шест двигателя на А-4, обединени в едно гигантско общо сопло). Вместо 150 развъртащи двигателя на Фау-2 по 27.5 тона тяга всеки, в 150 метровия диск могат да се използват само 8–10 двигателя с 500 тона тяга всеки. Вместо 40 тикащи двигателя — само 2 от новите. Това значително ще облегчи и поевтини проектирането, изработването, построяването, експлоатацията и най-вече икономичността на летящия дреднаут.

При първоначалното излитане от Земята, докато трае предстартовото развъртане на корпуса, за да се вдигнат нужните обороти до пълното нулиране на теглото и инерцията, чинията може да черпи гориво по тръбопровод от стартовата площадка, пазейки резервоарите си пълни за дългия полет. За 20–30 секунди тя може да се ускори и да напусне Земята. След това полетът й по инерция по елиптична орбита до Марс ще трае месец-два. Непосредствено преди влизането в атмосферата на Червената планета двигателите ще се включат отново. Дискът ще се развърти за 5–10 секунди, и антигравитационния импулс ще забави полета му. Следва или кацане на планетата, или по-добре влизане в орбита и кацане с по-малка разузнавателна чиния — например по-малкия 15 метров вариант, или още по-малък модел. Това ще икономиса голямо количество гориво.

По принцип такива големи междупланетни чинии, един път изведени в орбита, или построени направо там от отсеци, качени от по-малки чинии, рядко кацат на планетите. Освен ако не се нуждаят от значителен ремонт. С останалото гориво корабът-гравитолет би се върнал на Земята за същото време, като 25% от горивото би останало за непредвидени случаи.

В следващия том ще говорим за истинската програма за усвояване на Луната и за строежа там на големи бази, който СС започва със задкулисното финансиране от международните банкерски картели, получавано дискретно в нацистка Германия през частните банкови сметки на членовете на висшия ешелон на тайните немски общества. Тази програма се базира изцяло на електрогравитационните чинии от серията Haunebu-1 и 2. Тяхното стартово тегло е между 100 и 150 тона. Понеже те летят, използвайки безплатната гравитационна енергия на Земята, те не носят на борда си и един грам гориво. Затова предполагам, че са в състояние да пренасят по 10–15 тона товар до Луната в бойния си вариант, и по 40–50 тона в транспортния. При него тежката 10 тона танкова кула, останалото въоръжение и бронировка от стоманени плочи е била свалена, а кабините отгоре и отдолу на диска вероятно разширени, за да побират повече товари.

6.9. „Една малка лъжа за НАСА — една голяма лъжа за цялото човечество“:американски учени-дисиденти разкриват истинските физико-климатични условия на Луната.

Почти 99% от това, което НАСА съобщава досега на човечеството за Луната е пълна лъжа и измислица. До навлизането на компютърната цифрова „цензурираща“ техника за „обработка и промивка“ на фотографски изображения, отделът за „художествено пребоядисване“ на фотографии с аерографи — с въздушни художнически пистолети — беше един от най-заетите нейни отдели, борещи се за запазването на партийната линия на Илюминатите в областта на космическите изследвания на близките планети.

Да започнем първо с големия брой официални снимки на НАСА от Луната, получени от програмите Сървейър, Лунър орбитър и Аполо, и разпространени по недоглеждане от агенцията, които сега просто не могат да се поръчат от нея при никакви обстоятелства. Те са изчезнали от всякакви каталози и бази данни. На тях при голямо увеличение от мощна лупа се забелязват много обекти, които съвсем не отговарят на официалната версия за нашия спътник. Това са малки, големи и съвсем големи открити изкуствени и естествени водни басейни, облачна покривка, растителност в зелено през пролетта и лятото, и червено през есента. Виждат се още много градове, бази, постройки, пътища, мостове, заводи, космодруми, открити рудници, антени и монументални постройки-паметници. Също така от снимките на НАСА се разбира за скритото използване на антигравитационни двигатели в прилуняващите се апарати („паяците“) на корабите Аполо. Това става ясно от липсата на какъвто и да било аблазионен кратер на прашната лунна повърхност, непосредствено под кацналия апарат, която е само на 30 см отдолу под огромното, широко 2,4 метра сопло на прилуняващия ракетен двигател, духащ вертикално надолу (Леонард, 68; Стеклинг, 70; Хоуглънд, 94; Терз, V. 91 и VI. 94).

На оригинални филми на НАСА се забелязват например как неочаквани пориви на вятъра изведнъж залюляват американските флагове на всичките кацания на Луната по програмата Аполо. Също и липсата на ракетна струя под кацащите на Луната и излитащите от нея „паяци“, използващи камуфлирани антигравитационни двигатели.

Вижда се как астронавтите падат и след това едвам стават с тежките си скафандри — съвсем не като волното поведение, което бе се очаквало в 1/6 от земната гравитация, колкото според НАСА е слабата гравитация на Луната. Когато отскачат нагоре, вместо да правят реещи еленски скоци по 5–10 метра дължина и 1–2 метра височина, подметките на космонавтите едвам се дигат до височината на колената им. Скокът им не надминава един метър на дължина. Всички тези филми и диапозитиви бяха показани по време на моите лекции в НДК през 1992 и 96 г., и ще бъдат включени в следващите мои книги.

Мненията на учените-дисиденти са, че на Луната гравитацията е около 50-60% от земната гравитация, което е и наложило използването на скритите антигравитационни двигатели в спускаемия и в издигащия се от лунната повърхност модули. Без тях би било необходимо толкова много гориво да се кацне и излети от Луната с обикновената ракетна тяга, че целият спускаем на Луната апарат би трябвало да бъде голям почти колкото самата ракета Сатурн-V. За да се закара това чудовище до окололунна орбита, сигурно би трябвало да се сглобява в орбита около Земята от 150-тонни блокове и отсеци. Те трябва да се качат там с помощта на 15–20 ракети Сатурн-V, изстреляни една по една от Кейп Кенеди. Тогава целият проект Аполо щеше да струва не 30, не даже 300, а сигурно 3 000 милиарда долара. Малкото мошеничество спрямо руснаците с използването на антигравитационното устройство позволи на американците да си върнат палмата на космическото първенство в тези „зрелищни“ космични игри, лениво разигравани от Земния елит на космическата арена около Земята за забавлението и приспиването на милиардите послушни и доволни Земни плебеи.

Официалната версия, че на Луната гравитационното притегляне е толкова малко — едва една шеста от земното — е много нужна на тайните общества, за да „докажат“, че слабата гравитация там не би могла да задържи някаква дихаема атмосфера. За да не почне никой от непосветените Земни учени от по-малките страни да крои планове да строи свои бази на Луната с помощта на простата немска антигравитационна технология от преди половин век (Терз, VI. 94).

Какво става наистина на Луната? Мненията между американските учени-дисиденти са, че там има дихаема атмосфера, питейна вода, лека растителност и много кратерни езера, пълни може би с риба и годни за водни ски. Много контактьори, били на Луната, твърдят, че може да се диша без скафандър, може да се ходи бос и да се пече на плаж. Мистър Бил Дженкинс, мой познат и колега-лектор от алтернативни американски конференции, ми разказа една невероятна история. Той е

един от петимата най-видни радио коментатори в САЩ от близкото минало, чийто синдикирани радиопредавания се излъчват от стотици частни радиостанции в страната. Като такъв е добър личен познат с много от астронавтите от програмата Аполо. Наскоро беше тикнат от федералните власти за няколко години в затвора по скалъпени обвинения по неплащане на данъците си, въпреки че по американската конституция плащането на данъците е доброволно, а не задължително! Причината за неговото осъждане бяха многобройните му интервюта и радиопредавания с откриватели и изобретатели на работещи конвертори на безплатна енергия. Той беше засегнал банкерската мафия, управляваща задкулисно света, в една от най-болезнените й точки, и те не бяха закъснели да се разправят с него. Всеки възрастен американец познава неговото име.

По повод на някаква кръгла годишнина от програмата мистър Дженкинс бил поканен в къщата на един от астронавтите, кацнали на Луната. Там били и други астронавти от програмата Аполо. Не е тайна, че въпреки желязното здраве и дисциплина, въпреки огромната слава, обърната след полетите им до Луната в голямо лично богатство, много от астронавтите стават алкохолици и страдат от големи душевни терзания. След като хубаво се напили, някой почнал да се занася с домакина, че астронавтите доста били поизлъгали за това, което видели на Луната. Той не издържал, и отишъл някъде в къщата. След малко са върнал с една ролка 8 милиметров любителски филм. Прожектирал го без да каже дума. На филма се виждало как няколко астронавти карат водни ски в едно хубаво лунно кратерно езеро.

Домакинът признал, че целия екипаж бил заведен повторно на Луната с летяща чиния на тайното правителство, вече след успешното завършване на техния полет от програмата Аполо, за да се разходят и да видят свят, а и да хванат малко лунен тен.

Те били разходени до Луната за благодарност, че след успешния край на своята мисия от програмата Аполо си държали езиците зад зъбите пред медиите за всичко, което били видели на Луната по времето на техния полет. Най-вече, че на Луната не трябва да се носи скафандър, даже и дрехи. Те били заведени да отпочинат малко в голямата тайна правителствена база в кратера Циолковски може би. Там на кратерното езеро покарали най-незабравимите водни ски в живота си.

На любителския филм всички астронавти били облечени с бански костюми, духал приятен ветрец. Никъде не се виждали дихателни маски. Водните ски били теглени с въже от обикновен земен катер, с

обикновено изглеждащ бензинов двигател — всичко показвало като че ли филма бил направен на Земята. Единствено когато камерата се отклонила към брега, станало ясно, че това са скалистите брегове на гигантски лунен метеоритен кратер, пълен с вода (Максуел, 93).

Ако всички подозрения за истинските физически условия на Луната се окажат верни, то тогава можем да разберем защо и немците, както и целият останал световен елит от тайни общества, и особено банкерите зад тях, са се натискали през последните 100 години да строят антигравитационни кораби, които да ги откарат до Луната. Цялата тази Лунна треска е била, за да могат да разграбят и да си присвоят участъците от все още свободна земя, която са си харесали там.

Някои контактьори твърдят, че на Луната има огромен музей на уникални антигравитационни летателни апарати, построени на Земята, които са успели да стигнат и да закарат до там живи своите конструктори. Това са големи правителствени тайни програми след Втората война, или частно финансирани от банкерите програми след Първата война, или пък малки любителски разработки на чинии от шперплат и подръчни материали, скрепени с тел и лепенки, на мъжеството и героизма на чиито създатели всички живеещи на Луната земни и извънземни жители винаги са се изумявали (Джонсон, 95). Модерни полети през нашия век, или пионерни опити още в миналия век. Къде ли точно в миналото се намира и първият успешен земен опит да се кацне на Луната? Уникален музей наистина на всички велики конструктори и учени, които успяват да победят земното притегляне и да стигнат до свободата на космополитното и разнолико лунно общество от постоянни представители на много извънземни цивилизации, намиращо се не под контрола на земното тайно правителство на Илюминатите, а под юрисдикцията на Космическата федерация от населените планети в нашия кът на Галактиката. Лунният музей прилича много на един друг Земен музей на свободолюбието и непоколебимостта на човешкия дух да превъзмогне всяко изпречило му се препятствие.

В бившия Западен Берлин, до Бранденбургската врата, се намира друг уникален музей на всички, които бяха успели да прескочат Берлинската стена и Желязната завеса и да стигнат живи до свободата. Какво ли наистина няма в този музей на свободата — портативни сгъваеми самолети, мини-подводници, колички с кошове, закачващи се на наклонените кабели на високоволтови далекопроводни линии, пренасящи електричество през границата, арбалети изстрелващи

въжета за въжени тролейни системи. До тях ръчно прокопани тунели, многоместни балони и какво ли не още.

Много истории говорят, че нееднократно е имало случаи на унищожени при опит за бягство от Земята към Луната малки летящи чинии, построени от различни дебелоглави изобретатели, които естествено нямали „позволително“ от Илюминатите за упражняването на такава секретна дейност. Последната история за „неауторизирана“ японска летяща чиния, построена частно от един японски барон от старата самурайска аристокрация, която е унищожена от Илюминатите на път за Луната, ми беше разказана по време на моите лекции в Япония през 1993 г. Освен такива случаи, няма смисъл да изброяваме и многобройните случаи на мистериозно изчезнали официално изстреляни земни ракетни космически сонди до Луната или до планетите Марс и Венера, за които Илюминатите не са разрешили да фотографират нещо и да го изпратят обратно на Земята. Затова са ги унищожили, преди да предадат своите изобличителни снимки.

Чиниите „без позволително“ са унищожавани със земните лъчеви оръдия за „междузвездни войни“ от системата Стар Уорз, която беше построена с парите на наивните американски данъкоплатци, съвсем не за да защитава САЩ от ненадейна руска ракетна атака. Та нали руснаците са били винаги верните марионетки на Запада, финансирани задкулисно още от времето на болшевишката революция от същите западни банкери, които движат и икономиката на Америка. Нали след Втората световна война, зад димната завеса на „бушуващата“ Студена война, и руснаци, и американци, винаги са били заедно, рамо до рамо, в тези суперсекретни частни антигравитационни космични програми на Илюминатите (Уоткинз, 78). Същите „братя“, които организираха първите кацания на Луната още в края на миналия век.

Лъчевите оръдия от системата Стар Уорз не са построени и за отбрана на Земята от едно приближаващо се извънземно нападение от войнствени извънземни раси, както твърди вече много години американската партийно-линейна уфология. Нали оръжията са били тайно дадени на Земята от същите тези извънземни раси, от които според официалната линия трябва да се отбраняваме. Вместо да ни нападат, те са общо взето пацифистки настроени към нашата цивилизация. Дори и да се появи отнякъде някоя войнстваща чуждопланетна раса, която да иска да ни покори, няма да има недостиг от други пацифистки и много по-развити извънземни раси, които доброволно биха се намесили и предотвратили всякакво заробване на нашата планета от някоя друга по-примитивна от тях милитаристична

извънземна раса.

В крайна сметка ми се струва, че цялата система от лъчевите оръдия на „междузвездните войни“ е построена от Илюминатите като новата планетна „берлинска стена“. Тя трябва да пази техните лунни владения от посещенията на нежелателни и неауторизирани земни досадници. Има много експерименти на Луната, за които Илюминатите не биха искали абсолютно никой да знае на Земята. На първо място сред тях са генетично-инженерните експерименти по създаването на новата нордическа „раса-господари“ на Новия световен ред, експериментите по клониране на хора и животни, и хибридизация на извънземни със Земни хора. Както и експериментите по контрол на мисленето и инженериране и трансплантиране на човешки души.

6.10. Междупланетните дреднаути на Третия райх: хибридни турбинно-електромагнитни междупланетни летящи чинии.

Искам бегло да спомена за последния модел на чиния с двигател с вътрешно горене, която ми попадна в процеса на моите „археологични разкопки“ на рядката литература върху немските тайни аерокосмични разработки по времето на Втората световна война. За сега това е и единствения модел на немска летяща чиния, за която имам копие от оригиналния (и умишлено „променен“) инженерен чертеж, публикуван в Германия през седемдесетте години от няколко ентусиасти на немските тайни проекти (Бризант, 78).

Това е проект на 60 метрова чиния-дреднаут (или 120 в по-големия вариант) за дълготрайни междупланетни полети. Нейният двигател е хибридна система, използваща както газотурбинна жироскопна антигравитация, така и електромагнитна полева антигравитация, създадена от допълнителното жироскопиране на електромагнитно поле около стационарния неротиращ корпус на огромната чиния. Поради това този модел ще бъде по-подробно разгледан в следващия втори том, посветен на електрогравитационните чинии. Причината да я споменавам обаче е, че този голям колкото футболно поле десететажен космически дреднаут на инж. Рудолф Шривер е последния модел на чиния с двигател с вътрешно горене в моята колекция.

U048: Шриверов междупланетен дреднаут.

Освен че е разработена от самото начало да бъде построена едновременно в два различни размера — с диаметри от 60 и от 120 м, предполагам също, че чинията-дреднаут е разработена да използва два

различни принципа на работа на своя турбогенератор. В своя класически „експлозивен“ газотурбинен вариант турбината на електрическия турбогенератор работи, използвайки повишаването на налягането на горящото в нея стандартно ракетно гориво и окислител. Например керосин (или течен водород) и течен кислород.

В своя революционен имплозивен вортексен Шаубергеров вариант същата газова турбина работи в имплозивен режим — използвайки понижаването на налягането на имплодиращата смес от газообразен водород и кислород, които се свързват, за да произведат вода, намалявайки обема си, и задвижвайки турбината с произведения вакуум (Терз, V. 94).

Този вариант на Шриверовия дреднаут ще бъде разгледан в следващия том, заедно с другите модели на Шаубергерови вортексни флуидни антигравитационни генератори, някои от които работят с обикновена вода и безплатна енергия. Имам големите съмнения, че и Шриверовият дреднаут в имплозивния му вариант също е проектиран да работи като двигател на безплатна енергия. Той е изчисляван да работи по затворен цикъл, използвайки безплатната слънчева енергия. Тя дисоциира отработената от турбината вода отново на газообразен водород и кислород. Това би го класифицирало като единствената немска чиния, задвижвана от слънчева енергия.

В заключение на тази глава за ракетните дисколети на Третия райх, а и въобще като заключение на трите глави за летящите чинии, задвижвани с двигатели с вътрешно горене (III, IV и VI), искам да отбележа първо, че в действителност абсолютно всичките съществуващи типове двигатели с вътрешно горене в немския арсенал са били успешно използвани от немските инженери и конструктори за създаването на цялото това многообразие от най-различни и често екзотични модели на летящи чинии. Даже някой нови и революционни типове двигатели са били специално разработени за жироскопиращи летящи чинии, като Ванкеловия двигател, или пък революционните нови турбинни антигравитационни двигатели от типа на тоталната реакция. Това са контраротиращия газотурбинен недишащ дисковиден двигател на Кугелблица, или тороидалния въздушно-дишащ контраротиращ турбореактивен двигател на Донътблица; или пък биещият всички рекорди на простота правопоточен антигравитационен двигател на инж. Липиш, работещ с каменни въглища.

От гледна точка на простота и достъпност на горивата, двигателят на Липиш също бие всички рекорди, а от гледна точка на използването на възобновяеми горива, ракетните двигатели на ракетните дискове,

работещи на метанол от гнили картофи, и течен кислород от въздуха (горивото за ракетите Фау-2) държат и досега рекорда в световната ракетна практика.

Като второ заключение, за радост на всички авиомоделисти бих казал, че почти всички немски чинии с двигатели с вътрешно горене са много лесни за построяване в миниатюра в мащаб, и биха показали изключителни летателни характеристики ако са радиоуправляеми. Особено чиниите с ракетни двигатели могат много лесно да се моделират поради наличните евтини твърдотелни двигатели за ракетомоделизъм. Ако целият корпус жироскопира, включително и кабината, не би имало никакъв проблем за построяването на модел на летящата чиния даже от едно голямо монолитно парче стиропор.

А за тези по-запалени любители-конструктори, които имат достъп до малко по-голям бюджет и до по-големи трърдотелни метеорологични ракети например, или до многобройните типове НУРСове (ракетни снаряди) от военните, мога да предложа една „домашна космична програма“ по извеждането в орбита на видеокамера с помощта на еднометрова чиния, и след това успешното й приземяване след една обиколка на Земята, използвайки някоя мощна близка радиостанция за маяк, за да може чинията-модел да се върне обратно от където е тръгнала, и да покаже какво е заснела.

Новите портативни „камкордери“ с касети от размера видео-8 са много по-леки от черно-бял телевизионен предавател с камера. Цветен предавател би бил още по-тежък. Една централна невъртяща се платформа, жироскопно-стабилизирана и добре амортизирана срещу вибрациите, би носила камкордера, или камерата и предавателя, за да не се въртят с корпуса по време на полет заедно с чинията, и да могат да заснемат нещо все пак.

А за военните с малко повече бюджет бих предложил една програма за кацане на Луната на малка безпилотна 4–5 метрова чиния с ракетни двигатели, която да предаде от там видеокадри от най-хубавите плажни места и езера за уиндсърф.

В заключение на тези няколко много богати на фактически материал глави искам кажа, че в действителност ние едва-едва сме засегнали повърхността на нещата, едва-едва сме навлезли в различните типове на истинските немски космически летящи чинии, които ще разгледаме в следващия том. Това са още по-многобройните и по-могъщи модели на орбитални, междупланетни и междузвездни чинии, задвижвани с електро-гравитационни двигатели — електромагнитни или електростатични. Това са чиниите, захранвани от

атомни реактори или направо от безплатна енергия.

Глава 8

Подземният Гулаг от градове-заводи и изследователски центрове в Третия райх.

Една от най-важните секретни програми, свързана с опазването на тайната на антигравитационните проекти в Третия райх, е невиждането до тогава в глобален мащаб гигантско строителство на цял архипелаг от стотици подземни концлагери. Това е един скрит от погледите на немското население ГУЛАГ от подземни производствени и изследователски центрове, някои от които са наистина с монументални размери. Те са използвани от нацистите, от СС, и от техните задкулисни задморски господари, финансисти и вдъхновители, за преместването под земята в последните две години на войната на голяма част от немската оръжейна промишленост. Най-вече са използвани за скриването на многобройните частни суперсекретни проекти преди всичко от самите непосветени немски учени, от германското население и накрая от целия останал свят. За тази цел по времето на Втората световна война в Германия са построени близо 1000 подземни изследователски бази и производствени комплекси. Някои от тях са големи колкото цял град, и имат население от десетки хиляди души.

Те са използвани за най-секретните и опасни технологии, разработвани от нацистите през войната за „Храбрия нов свят“ на техните глобални илюминирани господари. Също и за техните потайни извънземни кукловоди и вдъхновители. В тях се провеждат съвместни епохални изследвания в областта на междупланетните и междузвездни полети с антигравитационни кораби, летящи със свръхсветлинна скорост; в областта на безплатната енергия, машините на времето, лъчевите оръжия, силовите полета и защити, телепортацията, междузвездните „тунели на времето“ или хронокоридорите; инженирането на физическата реалност и създаването на паралелни линии на времето вътре в нашата реалност, съвсем малко различаващи се от нея, или пък на цели паралелни физически реалности, нямащи нищо общо с нашата физическа реалност; и най-вече за технологиите по контрол на съзнанието, генетично инженерство върху хора и инженирането на човешката душа.

Нека отново да разгледаме различните мнения, таблоидни

публикации, а също и по-сериозните източници по въпроса, за да добием една реална представа за истинския размер на тайната подземна революция в Германия по времето на Третия райх.

8.1. Подземни бази и градове в съвременна Америка.

За да можем да разберем състоянието на немските технологии за подземно строителство преди половин век, необходимо е първо да разгледаме положението в съвременните частни подземни строежи на Илюминатите по Земята. Защото много от използваните в тях технологии също бяха разработени от немците преди повече от половин век.

На една от многобройните конференции на алтернативната десидентска американска субкултура, които редовно посещавам, слушах лекцията на мистър Уйлям Купър, посветена на стотиците подземни бази на американските военни. Те бяха тайно построени през последните 50 години в САЩ под мнимата заплаха от съветската опасност. Това огромно подземно строителство е тема за цяла отделна книга. Ще кажа само, че в момента в Щатите съществува гигантска автономна мрежа, построена частно с пари на Илюминатите, и съставена от стотици, може би от хиляди подземни евакуационни бази-градове.

Оборудвани са със супермаркети, паркове с водопади и зоологически градини, заводи, складове, училища, университети, жилищни комплекси, конферентни зали, административни центрове, места за отдих и увеселителни комплекси, автостради и подземни железници. Този подземен архипелаг от автономни бази е предназначен за разквартируването и оцеляването на посветения илюминатски елит в една бъдеща глобална катастрофална ситуация — независимо дали естествено природно бедствено явление, или много по-вероятно изкуствено инженерирана трета световна война и следващата я апокалиптична ситуация, която би довела до драстичното намаляване на незащитеното население на повърхността на планетата. Не трябва да забравяме, че контролът на населението е една от най-важните точки в протоколната програма на Илюминатите (Купър, 93).

Всичко това звучи доста не за вярване, но още през ранните петдесет години секретният тинк-танк (мозъчен тръст) на ВВС на САЩ — Корпорацията Ранд — проведе таен научен симпозиум по подземно строителство. На най-високо ниво на него бе обсъдено началото на тази епохална програма. Бяха показани фотографии на

огромни тунелокопни машини с размерите на тези, прокопали 30 години по-късно тунела под Ламанша. Също и фотографии на вече завършени гигантски подземни бази и трансконтинентални тунелни системи. Преди няколко години в американския дисидентски ъндърграунд се появи копие от доскоро секретния сборник със статиите и докладите, изнесени пред тази конференция, пълен с фотографии на уникални подземни съоръжения. Някои от подземните зали са големи колкото стадион.

От тогава е минал почти половин век. Американските учени-дисиденти са на мнение, че в момента в САЩ съществува цяла трансконтинентална суперсекретна военна система от подземни вакуумизирани тунели, която свързва всички големи градове на САЩ, големите военни бази и фирми. По тези тунели се движат магнитно-левитирани влакове със скорост от 2000 км/час. Едно пътуване от Вашингтон до Лос Анжелис за тайния илюминатски елит трае 2 часа. Цялата система е завършена към 1970 година. Досега тя е свързана под Беринговия проток с подобната руска трансконтинентална система. Вероятно е свързана също и с европейската и южно-американската мрежи. Последната е построена от немците, за да свърже техните подземни бази, разпръснати по частни плантации и имения из цяла Латинска Америка. Според разкази на очевидци, тя има връзка с тяхната колония на Южния полюс, и другите техни бази по-навътре в дълбините на Земята. Къде точно ще говорим в следващия том.

Тунелите се прокопават автоматично от гигантски атомни „къртици“, които разтапят скалната порода с нажежения си връх. След това уплътняват и „набиват“ разтопената скална маса в стените, оставяйки след себе си готов гладък тунел с диаметър от 5 до 10 м. Скоростта на пробиване е много висока — става дума може би за десетки метри на ден, ако не за стотици. Толкова бързо, колкото скалата може да изстива зад къртицата, без да се разтече и да я затрупа. Няма изхвърляне на изкопаната скална маса, няма кофражиране, бетониране и хидроизолация, няма зареждане с електроенергия и т.н. Статии описващи доста подробно тази технология се появиха в специализирани американски списания някъде в средата на седемдесетте години.

Не трябва да забравяме, че в цялата аерокосмична техника всичко, което съюзниците са постигнали след войната, са „предъвкани“ стари немски открития. Твърде вероятно е такова да е положението и в подземните технологии. Скоро ще се убедим, че може би немците са имали още през войната и по-напреднали подземни тунелокопни

технологии, които все още не се употребяват в Щатите.

8.2. Подземни бази и градове във военна Германия.

Още в началото на моите изследвания върху немските летящи чинии от времето на Третия райх пред мен се изправи един наистина неразрешим логистичен въпрос — къде немците са строили своите невероятни военни машини през последните хаотични години на войната. По онова време в Германия вече не остава почти нито един голям военно-промишлен център, който да не е бомбардиран и разрушен от съюзниците до основи.

След запознаването ми с материалите на г-н Бил Купър, а също и с няколко други редки книги по съвременното частно подземно строителство в САЩ, започнах да търся в подобна насока и отговора на моя въпрос: къде немците успяват да се скрият от съюзническите бомбардировки? Беше ясно, че всяка изоставена мина, много от неизползваните галерии в работещите мини, всяка пещера и подземна винарска изба са превърнати в подземни оръжейни заводи и цехове. Това обаче явно беше недостатъчно като площ, затова започнах да търся сведения за допълнително построени изкуствени подземни съоръжения в Третия райх.

На няколкото редки снимки от цеховете за монтаж на ракетите Фау-1 и 2, а също и на турбореактивния изтребител-прехващач Саламандер Не-162 на Хайнкел, се виждат стените на цеха зад монтажните конвейери. Те са от грубо одялана монолитна скална маса — сигурен индикатор, че това са огромни подземни галерии. На рядка снимка в моята голяма фотографска колекция — от монтажния конвейер за ракети Фау-2 в подземния комплекс Мителверке-Нордверке — дори не се вижда края на огромния подземен тунел. Това е главната монтажна галерия с размери 20 м ширина и 8–10 м височина, и дължина от стотици метри, може би и километри. Тя изглежда толкова дълга, като че ли отива чак до Франция. Комплексът е построен под планината Концщайн, непосредствено до концентрационния трудов лагер Дора, близо до малкото градче Нордхаузен в Тюрингия.

По-късно в рядка английска книга намерих и чертежа на Нордхаузенския подземен комплекс. Чак тогава осъзнах наистина гаргантюанските размери на този подземен град с дължина 1.9 км и ширина 1.2 км, създаден от десетки паралелни главни тунели за основните монтажни конвейери, и още по-многобройни

перпендикулярни странични тунели за монтажа на възлите и агрегатите. Това беше едва първата фаза на строителството на завода, която немците успяват да завършат. По сечението на огромните въздуховоди на вентилационната уредба със сечение от 2 м^2, които се виждаха на снимката, всеки инженер в тази област може да изчисли и да потвърди наистина гигантските размери на този подземен град-завод. В него 60,000 концлагеристи живеят и работят на 3 смени, без прекъсване, и без изобщо да излизат на повърхността.

Един от нашите членове ми изпрати изключително рядката книга на Малори и Отар (1973 г.) за военното строително инженерство през Втората световна война. Там бяха дадени оригиналните чертежи на дузини подземни заводи и инсталации в нацистка Германия. Имаше планове на подземни заводи за ракети, самолети, танкове и камиони, на муниционни и оръжейни заводи. Имаше дори планове за гигантски бронирани подземни комплекси за предстартовото монтиране, зареждане и изстрелване под земята на ракетите Фау-1 и 2. Наистина цели подземни ракетни градове, надеждно скрити от съюзническите бомбардировки дълбоко под земята. Както и на подземни бази за подводници, в които те влизаха под водата. На мен все не ми се щеше обаче да вярвам на всичко, което очите ми виждаха.

Отново и за кой ли път си спомних за книгата на проф. Ренато Веско „Да се прехванат, но да не се обстрелват“ (1968), в която той споменаваше за над 300 големи подземни оръжейни производствени комплекси в Германия в края на войната, описани в официалния доклад за британското правителство, направен през 1948 г. от Британския подкомитет по разузнаването, British Intelligence Subcommittee. Много от тях са наистина дълги с километри, със стотици хиляди квадратни метри производствена площ. Готовата продукция от сглобени танкове и самолети се издига до повърхността с огромни асансьори. Машините са заредени с бензин и муниции и готови за бой. С появата на повърхността самолетите и танковете се отправят на своя първи бой, за да се доберат до частите си.

На конференция в Щатите един германец ми разказа историята как през 70-те години, при пътностроителни работи в тяхното малко градче в Западна Германия случайно бил открит такъв огромен подземен танков завод. Намерили цяло хале, пълно със съвсем нови танкове Тигър. Друг случай ми разказа мистър Ванс Дейвис от Финикс, Аризона. Заедно с няколко свои колеги от военната противопожарна охрана на американската база до един баварски град слезли в началото на 80-те години в някакъв изоставен и полузарит

подземен тунел да търсят загубило се там дете. Освен детето, намерили огромен многоетажен подземен авиационен изследователски център. В локвите в една от влажните галерии стоял невиждан дотогава експериментален реактивен самолет. Поръждясал малко, но със светеща дюза на никога непаления двигател. Целият бил опасан с детонационни кабели и зареден с експлозив. Кой знае защо, немците не взривили комплекса при своята евакуация. Съюзниците също не го откриват през всичките следвоенни години.

Като кулминация на моите търсения на истината за размерите на подземното строителство в нацистка Германия, аз се оказах един ден в обществената библиотека на иначе строго секретната лаборатория в Лос Аламос, в щата Ню Мексико. Според американската официална съвременна митология, това е рожденото място на първата атомна бомба в света, построена в края на войната. В тази библиотека случайно попаднах на най-подробните многотомни военновременни проучвания на Американското стратегическо бомбардировъчно разузнаване — American Strategic Bombing Survey Reports (1944). В тях през войната са били систематизирани бъдещите немски наземни цели, преценявайки ги за бомбардиране от авиацията на съюзниците. За мое голямо изумление, между многобройните томове имаше цял том, посветен изцяло на немските подземни оръжейни и нефтохимически заводи. Това беше една много шокираща новина за мен — до тогава не бях чувал нищо за подземни рафинерии на петрол и заводи за синтетичен бензин, произвеждан от каменни въглища на себестойност от 5 цента на галон (по цени от 1990 г.), или цент и четвърт на литър. Да си представим само изключителната противопожарна и експлозивна обезопасеност на тези заводи и невероятните изисквания за херметичност на километрите тръбопроводи и хилядите свръзки по тях, за да не експлодират още през първия час на своята експлоатация.

Само в този том бяха споменати над 300 подземни нефтохимически завода, без да става дума за оръжейните заводи. Малко по малко цялата картина започваше да се открива пред мен и аз започвах да виждам огромната истина. Както обикновено, тя се оказваше много по-невероятна, отколкото и най-екстремните становища за нея биха могли да я опишат.

Бях започнал да откривам един огромен архипелаг от много стотици, може би даже хиляди подземни заводи и бази, за които съвсем умишлено никой от съюзниците не беше публикувал никакви данни. Цяла Германия беше осеяна с подземни комплекси. Около всеки трудов лагер израстват десетки, а понякога и стотици големи

промишлени предприятия. В последните години на войната под голяма част от тях са построени и техните подземни двойници.

По-късно един познат ми изпрати описания на подводни оръжейни заводи, които били проектирани в конструкторските бюра на генерал Ханс Камлер, за да бъдат построени под естествени водоеми или езера. Вече може би става ясно, че цяла книга може да бъде написана само върху това уникално подземно строителство в нацистка Германия. От подводните заводи до подводните градове по дъната на световните морета и океани има една съвсем къса крачка наистина. За тези подводни бази ще говорим най-подробно в моята следваща книга „Алиса в страната на чудните чинии“.

Основната причина да не се спомня нищо от съюзниците след войната за огромното немско подземно строителство е следната. Руснаците бяха като че ли най-глупавите да вдигнат във въздуха огромните подземни градове, които останаха в тяхната окупационна зона — като Нордхаузенския комплекс. Всички по-добри подземни обекти в западната окупационна зона, непокътнати от бомбардировките, са употребени веднага от Илюминатите за продължаването на техните частни секретни проекти. Твърде вероятно след кратка съюзническа окупация и смяна на „ръководството“ подземните заводи да са продължили отново да функционират, поставени обратно под охраната на същите есесовски поделения, но облечени вече в униформите на американските спец части. Всичко това обяснява защо след войната нищо не беше споменато в пресата за това феноменално немско подземно строителство.

Такава е съдбата на гигантския подземен комплекс до градчето Кала, в Тюрингия, споменаван нееднократно и в книгата на проф. Веско (1968) като рожденното място на много от Кугелблицовете. Въпреки че и досега се употребява от Бундесвера за неговите тайни проекти, той никога не е споменаван след войната в германската преса. След дълги дипломатически преговори с германското военно министерство през 1994 г. най-после ни разрешиха да влезем заедно с японския снимачен екип в началото на една от галериите и да заснемем малко кадри вътре. Официалният представител на министерството, с когото преговарях с факсове от Лос Анжелис, много се учуди откъде знам за името и мястото на комплекса в Кала. За да го успокоя, трябваше спешно да му цитирам книгата на проф. Веско, издадена в Италия преди повече от 30 години.

8.3. Методи на подземно пробиване и строеж.

След като почти се бях убедил в съществуването на над хиляда подземни комплекси в Германия, у мен се зароди друго съмнение. Как немците бяха успели да издълбаят и построят тези десетки хиляди километри галерии под земята, в тези твърди скални пластове. Просто ми се струваше, че в Германия не е имало нито достатъчно работна ръка, нито нужното време за да се изкопаят огромните подземни градове — нито с пневматични пистолети и динамитни шашки, а камо ли пък с кирка и лопата. Последните две години от войната бяха твърде кратки, за да се постигне цялото това чудо, та дори и с труда на милиони роби-концлагеристи.

Когато през 1994 г. посетихме с японския телевизионен екип първата двукилометрова галерия от многото такива в Нордхаузенския подземен комплекс, отново разкрита и реставрирана от немците, ми направи впечатление, че тунелът със сечение 20×10 м беше дълбан с пневматични пистолети и после взривяван с динамитни шашки. С тази технология явно времето не би стигнало на немците да пробият и изкопаят стотиците подземни комплекси. Освен това на нито една фотография не бях виждал подземни галерии с кръгло сечение, което да показва, че немците са използвали огромни тунелокопни „къртици“, с режещи фрези отпред, големи колкото диаметъра на тунела, които го прокопават само с едно минаване.

Точно в този момент на съмнения за валидността на горните данни, след една от моите лекции в Лос Анжелис при мен дойде една жена. Без да ми казва името си, тя ми спомена, че преди много години работила в ЦРУ над някакви стари прашни разсекретени немски документи за подземното строителство, останали още от войната. В тях се споменавало за използването от немците на фантастична нова технология за пробиването на гигантските подземни съоръжения. Това били тъй наречените „акустични лазери“. Под действието на техните лъчи твърдата скала се разпадала на едър чакъл, или фин пясък, според настройката на уреда. Оставало само да се изгребе и изнесе „баластрата“ с конвейерната лента от галерията. Тази магическа технология, явно дадена на немците от техните извънземни наставници, им е помогнала да изкопаят гигантските подземни съоръжения с невиждана до тогава скорост. Единствената пречка като че ли е била бързината, с която са успявали да извозват планините от изкопан чакъл навън от галериите.

Колкото и невероятна да ни изглежда тази технология, не трябва да забравяме, че повече от половин век преди Втората световна война един друг умишлено „забравен“ и изтрит от световната академична

памет гениален физик-самоук и контактьор от най-висока класа — американецът Джон Ернст Уоръл Кили, успешно демонстрира пред дузина американски минни магнати подобна акустична технология за копаене на минни галерии. Джон Кили беше приет в залата на славата на нашата Академия за дисидентски науки като откривателя и ненадминатия гении на физиката на симпатическите вибрации. В следващите томове от серията за немските летящи чинии ще се запознаем заедно с читателите с невероятните експерименти, които Кили провежда в областта на акустичната вибрационна телекинеза, антигравитация и телепортация.

Кили открива и разработва самостоятелно новия фундаментален клон на физиката, занимаващ се със симпатическите акустически вибрации. Той формулира едно огромно богатство от вибрационни взаимодействия, като извежда 40 техни основни закона. Те се базират на много по-високо йерархично познаване на вибрационната вълнова страна на материята и на енергията. Кили открива цели гами, цели октави от „катализаторни“ акустически дезинтеграционни честоти, които съществуват за всяко твърдо тяло в природата — независимо дали то е твърда скала или стоманена броня. Тези ключови дезинтеграционни честоти могат да „разградят“ всяко материално тяло до неговото молекулно, атомно или даже етерно ниво.

За да „изкопае“ своята галерия, Кили трябва единствено да настрои своя портативен ръчен акустичен вибратор-дезинтегратор — нещо като съвременните металотърсачи — на специфичната дезинтеграционна честота на скалата пред него, и след това да тръгне към нея, размахвайки в полукръг вибратора около себе си, очертавайки по този начин контурите на тунела. Никакви отломки, никакъв чакъл или пясък не се е сипел по главата му, защото се предполага, че е настроил своя дезинтегратор до нивото на газовете на окисите на компонентните елементи, които съставят скалната порода. Поради тази причина „изкопаната“ скална маса се превръщала на самото място в газови продукти, и е могло да бъде изсмукана обратно по вентилационната уредба на галерията и изхвърлена навън в атмосферата. До какво точно се е дезинтегрирала скалата не е ясно — дали до газови молекулни продукти, или до едно още по-ниско йерархично ниво — това на съставящия материалните частици етер? Ако е вторият вариант, то тогава как не се е получавала никаква експлозия?

В успешната демонстрация в края на XIX век пред половин дузина богати банкери и собственици на златни мини, за десетина минути

Кили „прокопава“ със своята невероятна технология в твърдата златоносна скална порода галерия дълга няколко метра и имаща сечението на обикновен железопътен тунел.

Ако Кили можеше да върши това повече от 50 години преди немците, аз не виждам нищо невъзможно и те самите да са използвали подобна технология, дадена им от техните извънземни наставници, за строителството на техния подземен Гулаг от концлагери-заводи. Още повече, че тя е била доста по-примитивна от технологията на Кили. Скалата е била само раздробявала, без обаче да се „газифицира“ и превръща в лесно изсмукваеми газове.

Трябва винаги да имаме в предвид, че болшинството от немските подземни заводи и проекти са частно финансирани от Илюминатите. За своите собствени проекти те винаги използват най-напредналите технологии, с които разполагат в дадения момент в своя арсенал.

8.4. Подземни летища за самолети и летящи чинии.

Точно когато мислех, че бях открил всичко, което можеше да се открие в областта на германските подземни приготовления за ожесточена дългогодишна война със съюзниците, няколко познати ми изпратиха книги, които споменаваха за строежа в последните години на войната на цели подземни военни аеродроми. Между тях имаше и много рядка фотография на едно от тези огромни чудеса на строителната техника. Те са наречени от немците U-feld (от Untergrundflugfeld — подземни летища), по аналогия на техните подводници (U-boot, Unterseeboot). В края на войната подземните летища са пленени в отлично състояние от американците. Огромни бетонни дъги върху пистата, дебели по 5 метра, поддържат 10–15 м пръст отгоре. Тя е оформена като хълм, и отгоре е засадена гъста гора. Самолетите се вдигат във въздуха под земята, и чак тогава камуфлираната врата на края на пистата се отваря за кратко време, и те излитат навън, вече набрали добра скорост. Цяло звено самолети е могло да излита едновременно от това подземно летище. При кацане процедурата се повтаря в обратен ред. Съюзниците никога не откриват тези летища преди края на войната. Едно от тях даже било открито съвсем случайно няколко години след войната. Поради болест окапали листата на дърветата отгоре. Американски пилот, прелитайки наблизо, забелязал подозрителната правилна издължена форма на изкуствения хълм, под който било скрито това огромно подземно летище.

След цялото невероятно разнообразие на подземни

изследователски, производствени и експлоатационни комплекси, построени от немците преди края на войната, наистина трябва само едно малко усилие да си представи човек и следващата тяхна крачка — създаването на подземни бази за строеж, ремонт, обслужване, зареждане и излитане на летящи чинии. Проф. Ренато Веско (1968 г.) първи намеква в своята книга за такива подземни бази за летящи чинии. Те са построени на много места в Германия, като сред тях най-много се откроява подземния комплекс край Кала в Тюрингия. Във филма „НЛО секретите на Третия райх“, на виенския клон на тайното общество Темпелхоф (ТХГ-2, 93) показан и у нас по Нова телевизия, се показваше компютърната анимация на излитането на 25-метровата електромагнитна чиния от типа „Haunebu-2“ от такъв огромен подземен бункер. Предполагам, че твърде вероятно тя е правена по запазил се документален филм от онова време.

Най-неочаквано открих допълнително потвърждение за съществуването на огромни подземни бази за летящи чинии в Германия от една явно по глупост нецензурирана статия от петдесетте години в списанието „Лук мегъзин“, „Look Magazine“. Това е официалното илюстровано списание на американския елит и на тайните общества зад него. В статията канадски авиационен инженер обсъждаше предложените за строеж от канадската самолетостроителна компания АВРО (AVRO Corporation) в най-непосредствено бъдеще турбореактивни летящи чинии. Техните подземни бази били планирани да бъдат построени в северозападна Канада. Без обаче да разбира, авторът предлагаше да се построи един демодиран модел на немска антигравитационна турбореактивна чиния, построен доста по-рано в Германия. По-точно това беше летящия Донът блиц, обсъден в глава 4.4.

След като хванах компанията АВРО да плагиатства от стария проект на Белонцо, Миите и Шривер, като го предлага като откритие на новите следвоенни канадско-американски съвместни проекти, се усъмних, че може би не само чинията, но и предложената подземна база за нея вероятно също е била първоначално проектирана и построена в Германия. Веднага заподозрях, че не само проекта за чинията, но и този за подземната база, са дошли от някое засекретено американско или британско проучване върху Германския опит в архитектурата и построяването на подземните бази за летящи чинии в края на Втората световна война.

Статията съдържа рисунка на огромен подземен аеропорт с терминали за десетки летящи чинии, заедно с помощните служби по

поддръжката. Твърде вероятно той включва и производствени и монтажни мощности. Това е една дълбоко закопана подземна база с размерите на град. Свързана е с повърхността на земята чрез гигантска вертикална шахта-силоз — като тези за изстрелването на ракети, но много по-голяма, с диаметър от 150 м. През нея антигравитационните чинии влитат и излитат от подземния комплекс под собствената си тяга. На върха на шахта има бързо отваряща се и затваряща се врата-люк, както на ракетните силози, но много по-огромна — с размерите на футболно поле. Малко преди тя да се плъзне встрани и да се отвори, сигурно се включват Вилхелм Райховите оргонови генератори на метеорологичната камуфлажна защита, които генерират изкуствена мъгла и облаци над отвора на силоза, за да не може да се види нищо отгоре от изведените в орбита шпионски спътници на руснаците.

Съвсем близо до ума е, че немските подземни летища за чинии са едно по-нататъшно развитие на идеята за техните подземни самолетни летища, построени и влезли в експлоатация преди края на войната. Най-многото, което немските проектанти трябва да променят от първоначалните подземни самолетни летища, е да скъсят вече ненужната хоризонтална подземна писта за засилване и излитането на самолетите, като я преоборудват в площ за кацане, обслужване и паркиране на летящите чинии. В единия й край трябва да се построи и вертикалния силоз, по който чиниите да влитат и да излитат от подземната база. Ако тя е построена в стръмните склонове на непристъпни планини, даже и този силоз не е необходим, защото при тях излитането и влитането на чиниите става от единия край на хоризонталната галерия на подземното летище, която стига до наклонения склон на планината.

В заключение бих споменал само, че е твърде вероятно първите огромни подземни градове-концлагери на нашата планета да не са били построени в нацистка Германия в последните 2–3 години на войната, а много по-рано. Започвам да подозирам, че може би първите такива частни подземни производствени комплекси на Илюминатите са създадени на нашата планета доста по-рано, дори и в един умален „пилотен“ вариант. Дългата практика на „археолог“ на тайните частни проекти по света ме е научила да гледам с особено внимание и подозрение на всеки „научнофантастичен“ филм, който се поднася на световната общественост. И особено на големите суперпродукции, върху които се концентрира цялата пропагандна канонада на световната медийна машина на Илюминатите.

Огромните подземни градове-преизподни, показани в безсмъртния

немски черно-бял и ням „фантастичен“ филм „Метрополис“, правен от Фриц Ланг в ранните тридесет години на нашия век, започват да ми изглеждат твърде реални и възможни. Особено след цялата дискусия в настоящата глава върху германското подземно строителство, изпълнено само 10 години след като е сниман филма.

8.5. Причините за трескавото закопаване под земята.

След дълги размишления по въпроса за вече 50 годишната история на тайните подземни проекти на Илюминатите, постепенно пред мен започнаха да се откриват истинските причини за това трескаво зариване дълбоко под земята. Започнах да разбирам, че Империята на космозлото и на мрака, че Империята на тъмната страна на силата винаги е предпочитала да върши своите грозни машинации в дълбоката секретност и полумрака на подземните зандани. Набързо ще изброя най-важните причини за това маниакално зариване надолу в бездните на тъмнината, и за поддържането на уникалната суперсекретност около подземните проекти.

Премахването на частната интелектуална собственост.

Бомбардировките на съюзниците съвсем не са истинската причина за дълбокото зариване под земята на немските антигравитационни и други напреднали изследователски програми. Точно обратното, струва ми се, че и бомбардировките, както и цялата предизвикана от Илюминатите световна война, са само повода, само претекста да се сплашат хилядите немски учени да приемат безропотно жестоките закони и действителност в тези секретни проекти и да бъдат натикани в подземните изследователски бази, от който не могат да излязат доброволно по никакъв начин.

Затова, вместо тези програми да се провеждат в процъфтяващ и мирен период на нечуван научен прогрес — не само немски, но и световен, в атмосферата на пълна откритост и несекретност, позволяваща участието и обучението на учените от цялата планета в тези епохални нови изследвания, и водещ естествено до появяването на стотици хиляди патенти, запазващи интелектуалните авторски права на откривателите върху новооткритите от тях фантастични научни закони и чудотворни технологии. Тези нови патенти ще позволят на техните автори да натрупат милиарди от използването им в мирната световна икономика. Всичко това неизбежно би напълно обезценило повечето от сегашните патенти, собственост на големите световни банкери, върху които се гради тяхната задушаваща

монополна хватка върху всички съвременни световни технологии. С това би залязла и тяхната власт върху цялата планета, именно за да не се получи така те по-скоро биха потопили целия свят в една планирана и разпалена от тях глобална война, отколкото да се разделят с абсолютната в техните собствени очи технологична и финансова власт, която притежават.

Чрез скриването на тези авангардни изследвания не само под земята, но и зад разпоредбите за най-дълбока секретност, провеждани на практика от железния есесовски контрол, задкулисните илюминирани финансисти на тези програми постигат пълното заобикаляне на всички световни закони за запазването на патентните и авторски права върху откритията на учените, работещи в тях. Точно както милионите лагеристи-роби от трудовите лагери са ограбвани и лишавани от плодовете на своя труд, като работят в подземните заводи само за паница каша на ден и едно дрипаво доживотно облекло, точно така и учените работят в тях за нищо повече от трикратен порцион храна на ден и една есесовска униформа на година.

С възхода на хитлеровия Нов Ред бързо избледняваха такива атавизми на миналото, като личната собственост — особено в областта на интелектуалната сфера. В края на краищата името на хитлеровия Нов Ред беше Национал социализъм, и всички ние вече сме разбрали досега, че през последния век зад колективната собственост на социализма винаги се е замаскирало владението на целите национални богатства от една малка шепа жестокосърдечни задкулисни „оператори“, работещи по партитурите на глобалните банкерски диригенти зад тях.

След войната това беше същата причина, поради която тайните правителства на големите суперсили решиха да заровят дълбоко под земята своите собствени секретни програми. За да бъде допуснат да работи в тези проекти, един учен трябва първо да подпише договор за абсолютното неразгласяване на тематиката върху която той ще работи долу под земята. Той можеше да се отчита и да споделя своите резултати само със своите преки началници. Всяко откритие, направено от него, автоматично принадлежи на неговите работодатели-господари — няма значение дали това са тайните съветски, английски, американски, френски или западногермански проекти.

Независимо дали имаме работа с тайни държавни военни програми, финансирани пряко от държавния бюджет, или с още по-тайни „странични“ черни програми извън знанието на Конгреса на САЩ или

на съответните парламенти в другите суперсили, и финансирани от Пентагона чрез фондове, незаконно отклонени от други военни програми. Или с още по-секретни военни програми, финансирани от спецслужбите посредством астрономичните печалби, които те реализират от тяхната монополна търговия с наркотици. Не случайно толкова много проучвания на по-низши и непосветени в големите игри по върховете честни пазители на реда в Щатите са веднага потулвани, забравяни или унищожавани — те единодушно сочат към ЦРУ като към главния монополистичен вносител на наркотиците в САЩ, работещ според мнението на американските полицаи-дисиденти „на процент“ за големите световни банкерски фамилии. Те пък притежават монопола на целия наркотрафик в световен мащаб (Макламб, 1996).

Ако това са най-секретните частни подземни проекти, то тогава новопостъпващият в тях учен трябва първо да стане член на по-висшата съответна тайна ложа, ръководеща проекта, за да му бъде разрешен достъпа то тях.

Скриването на тайните проекти от самото немско население.

Чрез укриването в подземните бази есесовските менажери на тайните проекти успяват да заобиколят напълно всички изградени механизми на социален и научен контрол от страна на немското интелектуално лоби, което би се възпротивило най-решително на някои от тези ужасяващи експерименти. Например на гигантската програма за контрол на съзнанието, която СС провежда в своите подземни лаборатории. Никой интелектуалец не би се чувствал спокойно под едно тоталитарно правителство, което е създало огромен Корпус за психо-война (Psi Core в американското съкращение) от обучени екстрасенси, който да чете мислите и да се рови в гънките на паметта на участниците в тези проекти. Наистина, всичко използвано от руснаците и американците след войната в областта на промиването на мозъци и контрола на съзнанието доста години след това е само едно грубо копие на немските военновременни успехи в тази област.

Много други ужасяващи подземни проекти — за химически оръжия например — биха срещнали сериозната съпротива на неучастващото в тях немско академично мнозинство. Не трябва да забравяме, че не само примитивните отровни газове от Първата световна война, но и значително по-напредналите бинарни нервнопаралитични газове, които американците употребяваха масово във Виетнамската война, бяха открити 30 години преди това в

немските подземни лаборатории. Твърде вероятно е и основата на съвременните биологичните оръжия също да е била положена в тайните илюминато-германски военни програми за изкуствени генетично-инженирани болестотворни и епидемиологични оръжия за контрол и намаляване на световното население (Щрекер, 89; Мулинз, 87; Хилдер, 4; Андерс, 93).

Най-тайните немски подземни проекти са съвместните изследвания, провеждани заедно с много извънземни учени, върху човешко генно инженерство. Те включват клониране на животни и хора, а също и хибридизация на хора с животни и хора с извънземни същества. Над генното инженерство стоят още по-секретните изследванията в областта на „душевното“ инженерство. Те включват присаждане и трансплантиране на човешки души в нови тела, а също и подмладяване на човешкото тяло чрез регресия назад във времето с помощта на машина на времето (т.н. на английски time regression), именно тези програми биха срещнали решителния отпор на всички религиозно-вярващи немски учени, ако те се провеждаха свободно и открито в немските университети.

В заключение бих споменал, че всички немски подземни бази, работещи на пълна мощност, необезпокоявани и недосегаеми за съюзническите бомбардировки, и в много от случаите специално избягвани от тях, са повече от достатъчни, за да успеят немците да произведат не само по-малките версии на своите турбореактивни летящи чинии, но и по-големите чинии-дреднаути с диаметър от 50 до 100 м, задвижвани с ракетна, електромагнитна и електростатична тяга, които ще бъдат предмети на едно най-подробно разглеждане във втория том на тази книга.

Глава 9

Независими потвърждения за съществуването на немските летящи чинии през Втората световна война от източници от целия свят.

В тази глава ще разкажа накратко за многобройни случаи след края на последната война, когато в най-различни части на света са наблюдавани и фотографирани много различни видове „извънземни“ летящи чинии, които или ясно и недвусмислено показват използването на същите физически принципи на немските чинии, или даже са направо копия-близнаци на оригиналните немски разработки.

9.1. Камуфлираният „Флюгелрад“ на Бундесвера.

В една обемиста книга за безпилотни наблюдателни хеликоптерни платформи съвсем случайно забелязах нещо, което ме накара да изтръпна. Това беше малък телеуправляем хеликоптер, произведен през 70-те години за Бундесвера и НАТО от най-големия немски следвоенен авиационен гигант МВВ, Месершмит-Бьолков-Блом. Устройството се носи в каросерията и се пуска във въздуха от обслужващия го армейски камион, който остава скрит зад някакъв хълм или укритие. Привързан с едно въже за камиона, хеликоптерът се издига до няколкостотин метра вертикално нагоре, и изпраща на операторите долу видео информация от бойното поле.

Долният тръбен обръч не се върти и представлява „ската“ за кацане върху покрива на камиона. Горният обръч обхваща четирите къси лопати на хеликоптерното витло и се върти заедно с него. Тази конструкция на ротора поразително прилича на вентилаторното колело на Шриверовия Флюгелрад. Единствената разлика е, че вместо няколкото дузини лопати на последното, тука се използват само четири. При малкото тегло на платформата явно и те са достатъчни. Моето подозрение, че ще се генерира допълнителна антигравитационна подемна сила от жироскопиращият обръч беше предизвикано от факта, че хеликоптерните лопати бяха доста къси и тесни, за да поддържат във въздуха теглото на апарата. Явно останалата част от подемната сила се генерираше от масивният тръбен пръстен като жироскопна антигравитационна сила.

S23: Флюгелрадът на МВВ.

Внимателното мое четене на обяснителния текст потвърди моите съмнения за наличието на тази допълнителна антигравитационна компонента на подемната сила. В него се споменаваше, че пръстенът се използва за жироскопното стабилизиране на платформата по време на полет. А от първата глава на настоящата книга стана ясно, че всеки жироскоп с голям радиус, който се върти около вертикалната ос, генерира антигравитационна подемна сила. Просто беше невероятно за повярване: най-големият немски авиационен концерн открито беше почнал да произвежда опростения безпилотен вариант на военновременния Шриверов Флюгелрад.

Дали проектантите по случайност бяха напипали 30 години след неговото откритие същия дизайн като инж. Рудолф Шривер? Дали немските военни бяха решили да си затворят очите към строгата забрана за разгласяване на забранено ноу-хау, разсекретявайки малка част от старите немски антигравитационни дизайни.

Няколко модела на несполучливи американски безпилотни наблюдателни платформи, показани на фотографиите показват как точно не трябва да се проектират такива апарати. Техният единствен, но съществен недостатък се състои в това, че корпусите им не жироскопират. Единствената ротираща маса при тях е тази на хеликоптерните пропелери. Тя обаче не е достатъчна, за да създаде някаква съществена антигравитационна подемна сила.

ТРИ ИЛЮСТРАЦИИ една над друга на цяла страница: U055 + U036 + U035.

9.2. Турбореактивни чинии забелязани по света.

За мене една от летящите чинии, забелязани над Япония и включена в класификацията на японските уфолози (виж стр.), много подозрително прилича на земно произведена летяща чиния със смесена двигателна система. Твърде вероятно антигравитационната подемна сила да се генерира от някакъв електрогравитационен двигател, който жироскопира някакво поле около неротиращия корпус на чинията, това заключение идва от факта, че илюминаторите за екипажа се намират по самата периферия на чинията, което показва, че корпусът й не жироскопира. А след като не се върти, единственият източник на антигравитацията може да бъде само жироскопирането на някакво поле около неподвижния корпус на чинията.

Хоризонталната компонента на тягата обаче идва от два двигателя,

които подозрително приличат на турбореактивни: те имат по един отвор отзад и един отпред на двигателя. Малко вероятно е една извънземна раса да долети до Земята с толкова примитивна технология като турбореактивните двигатели. За мене най-вероятно това е още една от многобройните частно-произведени турбореактивни чинии след Втората световна война.

От Япония нека да се прехвърлим сега на другия край на Земята — в Южна Америка. На много места високо в Андите, или в безкрайните прерии и равнини, също и в Амазонската джунгла се намират много суперсекретни бази за летящи чинии, построени първоначално от немците, и използвани сега от международните тайни общества. В огромни частни плантации, големи колкото една малка европейска държава, охранявани от частни армии и полиции, съставени от стари бивши есесовци, се намират немски колонии с многобройни процъвтяващи градове, в които се говори само немски, и в които човек чувства като че ли е в сърцето на Бавария. Южноамериканското население около тези бази знае, че който обърка пътя си и навлезе по погрешка в техните територии, никога не се връща обратно. Пилотите от тези страни също знаят как педантично да избягват тези обширни територии, прелитането над които е свързано със сигурното им сваляне и безследно изчезване. Местното население е свикнало да наблюдава многобройни летящи чинии, които сновят насам-натам около базите още от 50-те години. В някой области чиниите се срещат по-често отколкото междуселските автобуси, твърдят местните уфолози. Още в ранните 50 години те са им дали названието „чиниите бълващи димни кълбета“, „smoke-puffing UFOs“. На тази снимка заснета в Перу още през 1951 година, съвсем ясно се вижда за какви големи димни кълбета става дума наистина. Като че ли ниско летящите немски чинии се състезават по пускането на черните кълбета с разнебитените дизелови автобуси на южноамериканската провинция. Моето обяснение за тези кълбета е много просто: горящите авиационен керосин примитивни турбореактивни немски чинии имат проблеми със запалителните свещи в някои от своите горивни камери, което предизвиква прекъсване в горенето и изхвърлянето на недобре изгорял керосин през дюзите навън в атмосферата. Липсата на достатъчно кислород за горене причинява това саждообразуване, което и предизвиква големите черни димни кълбета, оставяни зад чинията.

U050: НЛО с димни кълбета над Перу.

От Южна нека да се прехвърлим в Северна Америка. Кугелблицът над планината Райниер. Също се отделя черен дим след кълбото —

лошо изгаряне на керосина.

U051: 2 НЛО с инверсионни следи след тях.

От Западното крайбрежие нека да се прехвърлим сега в американския среден запад. Вече няма черни димни кълбета след чинията. Поради по-високата температура на горене, то е пълно, в атмосферата на изобилен кислород, и затова не се образуват сажди.

9.3. Ракетни чинии наблюдавани по света.

U047: Японски ракетни чинии.

U054: Струите газове от 5-моторната ракетна чиния.

U053: Руски ракети-призраци над Скандинавия.

Шпицберген статия пълен текст.

B&W KRNGL: Кринге́лблицът над скалистите планини?

2KRNGL (2+1): = S15 German BSM Donutblitz.

U37 USAF Donut.

Под тях S13 Аржентински пилот.

Глава 9 — добавка, недовършена

Потвърждение за съществуването на немските летящи чинии през втората Световна война от независими източници от целия свят.

Японеца видял кугелблица в Митсубиши.

Ракетите-призраци над Скандинавия.

Същите тези, а също и по-големите модели с диаметър от 50 м са били пленени от руснаците, заедно с техните инженери, и са били доразработени в Сибир след войната. За това ще разкажа в 11 глава на тази книга. Руснаците успели да се доберат до плановете на първите два вида — тези с 15 и 50 м. Те ги преработили и успешно ги тествали в края на 40-те и в началото на 50-те години в небето над Скандинавския полуостров, в резултат на което в тази част на света възникнали множество истории за ракети призраци.

Шпицбергенската тарелка на руснаците. През 1952 г. над Шпицбург се разбива съветска космическа чиния.

Уфолозите в тази страна положиха енергични усилия (по време на годишното събрание на MUFON) да ни убедят, че тези призрачните ракети над Скандинавския полуостров не са нищо друго освен гъски, летящи в стегнати авиационни формации и предизвикващи красивия стратосферен contrail?. Дори се опитваха да ни убедят, че поради перфектността на шведската социална система дори дивите животни получават парични помощи и са хранени принудително през цялата година. Поради необикновената си форма тези гъски можели от време на време да сменят посоката на движение под ъгъл от близо 90 градуса със свръхзвукова скорост. Наистина вълшебни птици. Въпреки тези усилия фактите показват съвсем друго.

Правят се енергични опити да ни убедят, че летящата чиния, разбила се през 1952 г. над Шпицбург, е била с извънземен произход. Тайното правителство по-скоро би допуснало, че съществуват извънземни, че те кацат на нашата планета, дори че част от разбитите летящи чинии са били поправени от американската армия. То би признало всичко това, но не и фактът, че страна от Третия свят като Русия през периода 1947–52 г. е строяла и успешно е използвала при полети около Земята чинии, които на всичко отгоре са били

задвижвани от примитивни немски двигатели V-2, от времето на Втората световна война. Въпреки тези усилия на определени сили в САЩ в репортаж в местен вестник за откритията на Норвежката военна комисия за разследване се казва, че разбилата се блестяща сребриста чиния е била 48 м в диаметър, имала е 48 дюзи на ракетни двигатели по периферията й, летяла е на височина до 160 км (космическата орбита около Земята е на височина между 120 и 150 км) и продължителност на полета 30 000 км (3/4 около Земята или 1,5 обиколки на планетата без спиране?). Отгоре на всичко надписите върху нея са били на руски език. Разбилата се летяща чиния е била вариант на летящите дискове на Миите с диаметър 50 м и с 48 двигатели V-2 на борда. Руснаците се добрали до чертежите на тази конструкция и на разработките на Хабермол и трескаво продължили изследователската дейност в тази насока в секретните институти някъде в Сибир зад Полярния кръг (които още редовно си разменят сведения с техните американски и британски колеги за напредъка в работата си, скрити зад димната завеса на Студената война).

Lear, John, 1, 1987, From Lear.TXT,

KeelyNet BBS???

General James H. Doolittle went to Sweden in1946 to inspect a flying saucer that had crashed there in Spitzbergen.

Летящите чинии бълващи димни кълбета над Латинска Америка.

Множество очевидци от Латинска Америка в началото на 50-те години свидетелстват, че са виждали бълващи дим летящи чинии. Това доказва съществуването на турбореактивни чинии с двигатели с вътрешно горене от тип BSM, конструирани от имигрираните там немски инженери. Тези летящи чинии са използвали керосин и очевидно са имали проблеми със запалването. По тази причина зад тях се получавал облак черен пушек както след раздрънкан южноамерикански автобус със стар дизелов двигател. Този проблем може лесно да се разреши с помощта на триизмерния чертеж на BSM в Look Magazine. Ясно се виждат неправилно поставените запалителни свещи в някои от камерите с вътрешно горене и те просто трябва да се разменят, разгледаните в тази глава прощъпулни немски дизайни на чинии с двигатели с вътрешно горене, изхвърлящи гъсти кълбета дим след себе си при своя полет. Те са назовавани след Втората световна война именно с това си име на „Smoke-puffing UFOs“ — „хвърлящите пушилка НЛО“ от уфолозите от Латинска Америка, където в много

частни секретни подземни бази немците продължават своите изследвания след войната.

Руските чинии с атомни реактори, 1947 г.

Платформата „Форестал“ — първата орбитална станция на американците.

Блиц-геврекът на корпорацията АВРО в Канада.

Публикувани в Look Magazine тримерни чертежи на оригиналния диск с форма на тор BSM с турбореактивен двигател — един от истинските дискове AVRO, конструирани тайно за британското правителство от техния откривател Рихард Миите в базата на компанията A. V. Roe (AVRO) в Канада през 1954 г. Другата машина AVRO, показана на пресата, е била конструирана специално с цел да дезинформира обществеността и не е била предназначена да лети. Камуфлажният модел е бил конструиран обратно на това, което немците направили 15 години по-рано. Жироскопиращата маса била минимизирана, а нежироскопиращата — увеличена. Освен това витлото било поставено в средата като така се ограничавали размерите му. Двете кабини били монтирани в невъртящата се периферна част. Така се получила някаква невероятна небивалица.

Свръхзвуковата флугшайба на американските ВВС глава 3 (виж я там).

Синята книга доклад за проект X 12 има на корицата си снимка не на извънземна летяща чиния, а на секретната турбореактивна летяща чиния изтребител AVRO на американските военновъздушни сили. Тя е произведена далеч преди 1954 г. и има само малки изменения в конструкцията на смукателното устройство и устройството за изгорелите газове в кабината са летателния апарат за достигане на свръхзвукова скорост и подобряване на аеродинамичността в сравнение с първоначалния вариант на немския модел от 1944 г. — турбореактивната чиния изтребител на Белонцо-Шривер-Миите.

Изтичане на информация от FOIA за съюзнически POW доклади по време на втората световна война относно спиране на двигатели на трактори, работещи в близост до секретните немски изпитателни бази за летящи чинии. Това потвърждава информацията на проф. д-р Р. Веско за електромагнитни летящи чинии, които са по-добри и естествени излъчватели на честоти, които спират работата на близко разположени двигатели, отколкото неелектрическите летателни апарати от турбореактивен и ракетен тип. Когато например в автоматичната непилотирана защитна платформа Kugelblitz била инсталирана специална магнетронна тръба, произведена в Elemag

Gmbh, която генерирала честоти, подтискащи работата на двигателите на бомбардировачите, това довело до многобройни аварии и падания на съюзнически бомбардировачи. Фактите са подробно описани в книгите на Веско и Харбинсън и в повечето съюзнически вестници от времето на Втората световна война.

Снимки на НЛО от цял свят на летящи чинии с вертикални ребрени аеродинамични стабилизатори. Това е издайническият белег на произведените на Земята летящи чинии предимно за полети в атмосферата. Те използват стабилизиращото ребро за контрол на полета и за стабилизиране в атмосферата.

Копия на дузина статии от западногерманската преса от 50-те години с детайлни чертежи на множество различни модели на немски летящи чинии с обикновени двигатели с вътрешно горене, конструирани през Втората световна война.

Генераторите на Фодко — електро-магнитно пулсовите генератори на Съветската армия.

Доклад за противотанкова „зашеметяваща пушка“. Това е военното приложение на добре известния на уфолозите страничен продукт при действието на електромагнитните двигатели на летящите чинии — а именно способността им да подтискат действието на други двигатели. През 1975 г. членове на танкови екипажи от Българската народна армия докладват за съветски тестове, проведени с цяла българска танкова бригада (около 100 танка), на електромагнитните излъчватели „Фодко“ от типа на двигателите на летящите чинии. Тук те са били използвани като оръжие за подтискане действието на двигателите на танкове на голяма територия.

Съобщения за подобни спирания на корабни двигатели. Двигателите на прикриващ кораб от Шести средиземноморски американски флот от базата на НАТО в Неапол, Италия, отказали да работят по време на ученията през 1970 г. Близо до нея на кея бил спрял руски търговски кораб. Поради подтискащите емисии, излъчвани от руския кораб, американският не могъл да пусне в действие нито двигателите си, нито някоя от останалите електрически системи и не успял да напусне базата при началото на маневрите.

Летящи чинии за Пентагона.

От глава 5.4. Един още по-официален и нагледен пример за изчезването на инерчната маса, нашият четвърти пример, беше за мене един документален филм на Пентагона от 50-те години за

изпробването на Хитлеровата летяща платформа. Тя приличаше на една мини-Шриверова чиния с диаметър от около 150 см., и имаше голям шахтов вентилатор, задвижван от два бутални двигателя. Отгоре върху вентилатора имаше площадка с парапет за правостоящия „пилот“ — войник от десантните части. Когато по време на полет на чинията войникът извади винтовката си и направи няколко изстрела „от рамо“, от правостоящо положение, забелязах нещо наистина невероятно: нямаше никакъв откат на армейската винтовка в рамото на стрелящия, и тялото му не се отмести и с милиметър назад по време на изстрела в този кадър в близък план. Това можеше да се случи единствено ако под действието на развитите антигравитационни ефекти от масивния жироскопиращ около вертикалната ос вентилатор беше изчезнала и инерчната маса на системата платформа-войник-винтовка.

Наскоро в американската преса се появи съобщение за разработената от една калифорнийска фирма летяща чиния — разузнавателната безпилотна летяща чиния „Shadow“ или „Сянката“, с главен конструктор Боб Кордрой. В тази статия от 1990 г. се разказва за тази малогабаритна платформа, задвижвана от ванкелов двигател, въртящ един „шахтов вентилатор“, който създава подемната сила на апарата. Разбира се не само вестникът, но може би даже и самият главен конструктор си нямаха и понятие, че тази бойна разузнавателна летяща чиния, конструирана за Пентагона, по всяка вероятност има своя 45 години по-стар предшественик, разработен от немците.

Дали обаче американският модел би заслужил да се нарече една истинска антигравитационна машина, а не само една аеродинамична машина, зависи единствено от това дали освен лекото витло, направено от композитни материали, в нея има и някакви други жироскопиращи тежки маси — като например контраротиращия блок на двигателя (с или без целия фюзелаж), разбира се въртящ се около вертикалната ос, в обратна посока на вентилаторната перка, за създаването на допълнителната жироскопна антигравитация. В противен случай може да се каже, че даже и след 45 години американците все още не са напипали тайните на простите немски антигравитационно-асистирани хеликоптери, и все още се мъчат само с обикновената аеродинамична подемна сила.

Глава 10

Експериментално доказателство на хипотезата, че обикновената ротация поражда антигравитация.

Както беше писал китайският философ, „Аз чувам и аз забравям. Аз виждам и аз запомням. Аз правя и аз разбирам.“ Нека в тази кратка глава да разгледаме няколко прости училищни експерименти по антигравитация, които биха накарали много скептици да се заемат със сериозни изследвания в тази област. Най-малко вероятно е с тези експерименти да се заеме академичната общност — поради твърде голямото нейно его, поставено на карта. Още в началото на моята лекция в Центъра по физика на твърдото тяло към БАН през февруари 1996 един от възрастните физици стана рязко, разбута хората и шумно и демонстративно напусна залата. На излизане през вратата той произнесе на достатъчно висок раздразнен глас, нарочно за да го чуе цялата зала, пророческите слова: „И какво произтича от всичките тези теории? Значи ли, че всички ние тука трябва да си скъсаме дипломите и да ги захвърлим ей така на вятъра?“ Когато той напусна, половин час след началото на моята маратонска лекция, залата беше претъпкана с над 200 души физици и учени от десетината института към този център на БАН — три пъти над капацитета си от 70 места. Тя остана все така претъпкана до късно вечерта. Когато завършихме (без нито една почивка) в 10 часа вечерта, в залата все още имаше към 40 души.

Моята надежда да се повторят тези прости експерименти е най-вече в будната наша младеж, за която наистина няма нищо невъзможно на този свят. А също така и в армията от опитни майстори, механици и изобретатели, за които най-важният критерии за това дали едно явление съществува не е мнението на маститите академични корифеи, а резултатите от простия недвусмислен експеримент, проведен от самите тях.

Глава 10: — продължение, недовършена

Експериментално доказване на хипотезата, че обикновената ротация предизвиква антигравитация.

And as a crowning desert to our breathtaking introductory course of German antigravity engineering, in chapter 14 I have presented an experimental confirmation that rotation around a vertical axis produces weight-reduction and antigravity by demonstrating a toy Krautball saucer, powered by a gasoline-model-engine, that I purchased from the „Toys-“R„-Us“ toy chain store. And also by explaining of many other school-level physics experiments, that can be performed on a budget of less than $100 dollars, and that all involve rotation of something along a vertical axis. These experiments are all suitable for school science classes and with them I have proposed a comprehensive primary-school head-start program in antigravity physics. It is high time indeed for Us The People to take the science education of our kids into our own hands, and out of the Illuminati-controlled federal public school system.

Then as a desert I have proposed a comprehensive elementary school head-start program in antigravity physics experiments, by describing many such simple experiments on a budget of less than $100, that are suitable for physics classes in primary and secondary schools. It is high time indeed for Us The People to take the science education of our kids into our own hands, and out of the Illuminati-controlled debilitating, moronizing and cretinizing federal public school system. What a „chalenged“ system indeed.

Hoola Hoop Ring Drive окачен на конец, за да е хоризонтален.

Двигател на шиш, с пробит вал и колектор отдолу — видях го в съня си, а точно като пишех за живака в двигателя, си спомних за този мой сън.

Или пък използването му в прости древни алхимични експерименти с левитиращи топки, твърде вероятно направени от стъкло и пълни с живак, които левитират и се издигат сами във въздуха, след като се нагреят добре върху горяща свещ.

1. Демонстрация на модел на летяща чиния с бутален двигател с хибридна хеликоптерно-витлова и антигравитационна подемна сила:

Ако някой иска да получи експериментално доказателство и да види демонстрация на жироскопна антигравитационна подемна сила, може да направи съвсем прост опит, който ще му струва 60 долара.

Експериментът се прави с модел на летяща чиния от стиропор, разпространяван от години от американската верига от магазини за играчки „Toys'R'Us". Задвижва се с витло, захранвано от бензинов бутален минидвигател и използва хибридна подемна сила — аеродинамичната хеликоптерна подемна сила и антигравитационната сила от въртящото се в обратната посока жироскопиращо тяло от стиропор. При внимателно прочитане на указанието за действие на играчката се оказва, че летящата чиния не може да лети само благодарение на подемната сила на витлото. Ако двигателят започне да работи и вие пуснете чинията във въздуха без да я завъртите, тя ще падне на земята. Също така ако я оставите с работещ двигател на масата, тя няма да се вдигне във въздуха.

Също така е невъзможно да полети, ако след като е заработил двигателят, завъртите тялото от стиропор (около вертикалната му ос, разбира се), НО в погрешната посока по часовниковата стрелка. Единственият начин да накарате играчката да полети е с ръка да завъртите тялото от стиропор подобно на фризби в посока, обратна на часовниковата стрелка, хвърляйки го едновременно с това във въздуха. По този начин се създава допълнителна антигравитационна подемна сила от контраротиращото тяло, която заедно с аеродинамичната подемна сила го държи във въздуха.

След първоначалното внасяне на енергия в системата (завъртане с ръка в посока, обратна на часовниковата стрелка) в момента на хвърляне във въздуха, контраротацията на тялото в обратната посока на въртене на витлото (спрямо вертикална ос) се поддържа от действието на двигателя. Той е прикрепен към тялото от стиропор на чинията. Действието се състои във въртене на целия блок в обратна посока на витлото.

Тези два източника на контраротация са достатъчни, за да поддържат постоянното въртене на летящата чиния след първоначалното хвърляне. По този начин част от енергията от двигателя се отвежда директно за поддържане на много по-ефективното жироскопно антигравитационно въртене около вертикална ос на цялото тяло от стиропор (заедно с блока на двигателя и резервоара за горивото). По този начин се създава критична допълнителна антигравитационна подемна сила, без която летящата чиния не би могла да лети (ако се използва само аеродинамичната подемна сила от витлото). Обяснението на този прост физичен експеримент на цена 60 долара не може да се види дори в учебниците за висшите учебни заведения и в дебелите книги за следдипломни

квалификации и аспирантури. Книгите с тези знания, известни на теоретичните физици, работили за тайните общества, са били иззети от обществените библиотеки.

2. Демонстрация на експеримента на проф. Лайтуайт (Лондонски кралски колеж, 1960) за намаляване на теглото на двойновъртящ се 20-килограмов метален диск (автомобилен двигател балансира летящото колело). То се върти едновременно около хоризонтална ос с 5000 rpm/s (задвижвано от ъглова шлифовъчна машина) и с 30 rpm/s около вертикална ос (задвижвано ръчно от човека, който провежда опита и държи дръжката на уреда хоризонтално като тенис ракета). По този начин се постига намаление на теглото от 10 до 15 кг. Можете да получите от нашата академия видеоклип на японската телевизия. Той показва как провеждам пред аудитория експеримента на Лайтуайт по време на лекторската ми обиколка из японски университети през 1993 г.

3. Експериментът на Сенди Кид с два жироскопа „бебета“ (апарат с два диска, който представлява два уреда на Лайтуайт събрани заедно). Те контраротират около вертикална ос и едновременно с това тази ос се върти около друга вертикална ос. Експериментът е заснет на видеоклип от телевизия Дънди, Шотландия, и канал Дискавъри, САЩ.

4. Демонстрация на американски патент: Фризби, захранвано с енергия от 3 модела на ракетни двигатели, монтирани тангенциално по периферията му. Те въртят фризбито около вертикална ос. Жироскопната антигравитация издига нагоре по вертикалната ос въртящото се фризби.

5. Документални свидетелства от масмедиите и пропагандния отдел на НАСА, показващи астронавти от Аполо. Те кацат на луната не с неколкостепенни ракети, а със замаскирани антигравитационни устройства. Виждат се следи от аблационен кратер под огромния двигател (с дюзи с диаметър 2,3 м) на модула за кацане. Веднага след кацането от дюзите се виждат едва 30 см над натрупания непертурбиран лунен прах. Списание LIFE, юни 1969 г.

6. Видеоклип от американския документално-драматичен филм на БиБиСи „Алтернатива-3“. Показан е подходът за кацане и самото кацане на Марс на 22 май 1952 г. на антигравитационно устройство от секретен съвместен руско-американски полет. При кацане, подобно на това на Аполо на Луната, не се е вдигнал никакъв прах.

Съкращения

ААДН: Американската академия за дисидентски науки, т.е. за „политически-некоректни“ науки, неотговарящи на партийната линия на Илюминатите: American Academy of Dissident Sciences, Лос Анжелис, САЩ. Нашата академия се специализира главно в областите на природознанието, естествознанието, приложните и точните науки, като политическите и социалните науки са оставени на втори план. Виж дисидентски науки.

GUT теория: (от GUT Theory — Grand Unified Theory) — голямата обединена теория на някакъв раздел от физиката — в нашия случай на жироскопните антигравитационни двигатели.

Речник на специалните термини

Антиподален: който може да долети до антиподалната точка на земното кълбо. Това е точката, намираща се на обратната страна на Земята по отношение на стартовата точка (по продължението на линия, минаваща през центъра на Земята и съединяваща двете точки).

Асист: от английското assist, помощен двигател или устройство към основната двигателна или подемна система на летателен апарат.

Бустър: от английското booster, помощен механизъм или устройство, увеличаващо мощността на двигателната система. Също и ракета-носител.

Валявица: за разлика от тепавицата, която „тепа“ под струя вода новото платно или вълнени тъкани с голям дървен чук, задвижван от водно колело, валявицата прилича на голяма 4–5 м в диаметър „перална машина“, направена като ниска каца, в която се „валят“ дрехите. Водата се подава в нея с голяма скорост по наклонен улей така, че да влиза тангенциално на окръжността на кацата, за да развърта водата в нея в голям водовъртеж. Понеже водата се подава и под ъгъл спрямо хоризонталната равнина на кацата (и на въртенето на водата в нея), се генерира допълнително „усукване“ по хоризонталната ос (тангентна на окръжността на кацата). По този начин водата в нея извършва двойно жироскопиране едновременно по две оси — точно както и флуидите в антигравитационните генератори на Виктор Шаубергер, които работят като генератори на безплатна енергия, конвертирайки гравитационната енергия на Земята в механична.

Вортекс: от английското vortex — водовъртеж, спирален двойно-засукан циклонален вихър, като този на вихрушка, на атмосферен циклон, на торнадо, на галактика; или този оставян след въздушен или воден пропелер. Както при всички водовъртежи, циклони и въздушни вихри; така и при етерните вортекси всяка една точка от тях се върти едновременно по две оси, извършвайки двуосно жироскопиране. Тя жироскопира първо около главната централна вертикална ос на симетрия на вортекса. Освен това се върти и около една от безкрайно-многото вторични хоризонтални оси, които са перпендикулярни на главната ос и затова лежат в главната плоскост на въртене, тангентно на окръжността на въртене. От гледна точка на физическия апарат за анализа на етерните и всякакви други циклони най-подходяща би била специално създадената за тази цел вортексна имплозивна

хидродинамика на гениалния австрийски учен и един от най-продуктивните контактьори на този век, Виктор Шаубергер (1996). От гледна точка на най-удобния математически апарат за описване на тези етерни циклони може би най-удачна би била базиращата се на тензорната алгебра математика на торсионните полета, създадена през последните 30 години от групата на академик Акимов (1994) в Москва.

вортекс, Етерен: виж етерен вортекс.

вортекс, Циклонален: виж вортекс.

Вортексор: генератор на вортекси, на спирални двойно-засукани циклонални вихри.

Възобновяемо гориво: от английското „renewable fuel“. Невъзобновяемите и изчерпваеми горива са например въглищата, нефта и урана. За разлика от тях, синтетични горива като алкохол, получен от биомаса — напр. от захарна тръстика, цвекло, картофи, слама и др. растителни отпадъци; или пък биогаз или метан, получен от канализационните отпадъци на животински ферми, се смятат за възобновяеми и неизчерпаеми горива.

Генеалогия: родословие; науката за родословните дървета на хора, или на животински видове. В по-широк инженерен смисъл проследяване на еволюцията на многобройните модели на машина, вървящи от простото и неефикасното към по-сложното, по-ефикасното, по-икономичното и по-мощното.

Генератор на безплатна енергия: от английското free energy generator, виж глава 2.9.

Двигател с безплатна енергия: от английското free energy motor (engine), виж глава 2.9.

Двигател на тоталната реакция: от английското total reaction engine. Бутален двигател с вътрешно горене, при който няма цилиндрова глава, а във всеки цилиндър са поставени по две реципрокиращи бутала (и съответно два колянови вала от двата края на цилиндъра). Буталата играят ролята на цилиндрова глава едно за друго. Или газотурбинен двигател, при който няма фиксиран статор, така че роторът се върти в една посока, а обгръщащият го статор се върти в другата посока. Проф. д-р Ренато Веско първи съобщава за това революционно немско откритие (1968). То повишава механичното КПД на двигателя, поради спирането на утечката на енергия през „неподвижния“ статор към земята. Или електродвигател, при който роторът се върти в едната посока, а обгръщащият го статор се върти в другата посока. Използването на двигатели и генератори на тоталната реакция в енергетиката например значително би повишило КПД-то на

съществуващите ВЕЦ и ТЕЦ.

Двигател с вътрешно горене: термодинамичен двигател, при който горенето се извършва вътре в разширяващия се работен обем, образуван от движещите се механични части на двигателя — бутала или турбинни ротори. Бензиновите и дизеловите бутални и роторни двигатели, газотурбинните, турбореактивните, правопоточните, пулсиращите и ракетните двигатели са примери на такива двигатели. А парните машини и турбини, стърлинговите двигатели, новите извънбордни провопоточни Scramjet двигатели са пример за двигатели с външно горене. Атомен реактор или слънчеви колектори, задвижващи чрез топлообменник парна турбина също.

Двоен спин: сложно едновременно жироскопиране по 2, даже и 3 оси, или т.н. жироскопен ефект на двойния спин. По този начин допълнително се увеличава ефективността на жироскопните антигравитационни двигатели чрез създаването на много по-буйно увличане и завихряне на етера, без обаче да се увеличава тяхното тегло. Жироскопиращите едновременно по две оси ротори на турбореактивните двигатели на немските чинии са идеален пример на такова увеличение на подемната антигравитационна тяга, генерирана от тези двойно-жироскопиращи двигатели. Всяка планета също участва в такова двойно жироскопиращо движение — около слънцето и около оста си.

Двойно (или двуосно) жироскопиране: виж двоен спин.

Двойно-жироскопен (или двойно-спинов) антигравитационен ефект: антигравитационния ефект, генериран при двуосното жироскопиране, което увлича етера по-ефективно отколкото едноосното въртене.

Двойно-спинова ротация: виж двоен спин.

Двуосни жироскопни устройства: механични системи от два маховика (жироскопа), въртящи се (по-точно форсирано развъртани) едновременно по две оси. Първата и основна ос — вертикалната, а втората спомагателна ос — обикновено хоризонтална (но може да е и във всяко едно друго направление). Като например експеримента с един такъв двуосен жироскоп на проф. Лейтуейт от Кралския колеж по наука и технология в Лондон (виж глава 1.4.), или експеримента с два такива двуосни жироскопа на инж. Санди Кид (глава 1.3.), или експериментите на д-р Спартак Поляков с два, три и четири такива жироскопа (глава 1.3.); или пък патентите на Отис Кар, съдържащи над една дузина такива вторични жироскопи, двойно-жироскопиращи и носени от големия пръстеновиден главен жироскоп-майка, въртейки се

в кръг „на хоро“ около централната вертикална ос на симетрия на антигравитационния двигател (глава 1.3.).

Дисидент: от английската дума dissident, човек несъгласен с някакво мнение или политика; който е на противно мнение от това на болшинството. Руските политически „инакомислящие“, „иначемислещи“ по времето на тоталитаризма предизвикаха широката употреба на думата политически дисидент в международната преса. В по-широкия смисъл на думата човек може да бъде дисидент не само по политически въпроси, но и по въпросите на културата, изкуството или науката. Именно в последния си смисъл е и честата употреба на тази дума в настоящата книга.

Дисидентски науки: всички области на познанието, които са били обявени за табу от тайните Земни общества, а информацията за тях е била заличена от световните библиотеки и бази данни по заповед на Илюминатите в най-добрата тоталитарна традиция на Оруеловия роман „1984“. Всички тези закони, открития, мнения и научни позиции на единични учени-дисиденти, които не отговарят на партийната линия на Илюминатите в областта на природознанието и естествените науки. Имената и научните трудове на най-великите учени-откриватели от последните два века не могат да се намерят в нито една американска университетска библиотека: Никола Тесла, геният на хиперпространствения електромагнетизъм и на електростатичната гравитоника; Джон Кили, геният на акустичната вибрационна гравитоника; Виктор Шаубергер, геният на имплозивната вортексна флуидна механика и гравитоника; Хаинрих Шуман — геният на машините на времето и левитаторите с безплатна енергия; Вилхелм Райх, геният на оргономиката — науката за оргоновата енергия; Роял Райф, геният на скаларната оптическа микроскопия; и много други безследно „изчезнали“ и напълно „забравени“ учени. Нашата Американска академия на дисидентските науки се специализира главно в областите на природознанието, естествознанието, приложните и точните науки, като политическите и социалните науки са оставени на втори план. Нейната цел е да върне обратно на обществото всички знания, които са били узурпирани и засекретени от тайните общества за техните тъмни егоистични и мегаломаниакални цели.

Донътблиц: виж Кринге лблиц.

Дреднаут: от dreadnought — страшилището на моретата — първите големи тежко-въоръжени и бронирани военни линейни кораби от Първата световна война, наследници на по-малките броненосци и крайцери. Например германския флагман „Бисмарк“, потопен от

англичаните. От тогава е останало като нарицателно за всякакви големи военни кораби, и още повече немски.

Елемент с пореден номер 115: химически елемент с пореден номер 115 и с вероятен извънземен произход. Не случайно физиците от тайните американски проекти на шега са му дали името ънъбтейниъм, Unobtainium, или елементът, който не може да се набави от никъде. В няколкото дизайнерски утечки на информация до американската уфологична преса, произлизащи от инж. Боб Лазар, за него се твърди, че е от извънземен произход, и е бил подхвърлен на американското правителство като технологичен подарък, по точно като излишък, от извънземната раса на „малките сиви“. Инж. Боб Лазар е бивш служител в аерокосмичната компания ИДжи&Джи, EG&G, и е работил в много секретен проект на военните в най-тайния американски изследователски център в „Областта 51“, Area-51, северозападно от Лас Вегас, щата Невада (Лазар, 93; Таф, 95). Въпреки тези „умишлено-изтечени“ откровения за извънземния произход на откритията по антигравитация като единствената възможност да се построи антигравитационен двигател, постигнати в тайните американски военни проекти в суперсекретната база в Невада, простото и противоположно заключение в нашата книга е, че антигравитацията може да се постигне много лесно. Без никакъв „извънземен“, „черномагьоснически“ или пък „научнофантастичен“ хардуеър. Простото въртене около вертикалната ос намалява теглото на всяко въртящо се тяло, независимо от какво е направено то — на всяко тяло, а не само на тела, направени от елемента с пореден номер 115.

Ентропийно-жироскопен антигравитационен ефект: взаимодействие между две физически явления: между въртене и необратим във времето процес. То се наблюдава около въртящ се жироскоп, като интензитетът на антигравитационния му ефект се повишава, когато в непосредствена близост до него се постави някакво ентропийно явление. Това е физически процес, който е еднопосочен и необратим във времето. Като например разтварянето на бучка захар в чаша силен руски чай, или разтапянето на кубче лед в термос с топла вода. Или, както видяхме в главите за немските летящи чинии, горенето на авиационния керосин или на ракетното гориво в камерите на бързо жироскопиращите двигатели на немските правопоточни, реактивни и ракетни чинии-пумпали. Или пък разпадането на атомното ядро във въртящия се ядрен реактор-жироскоп на извънземната чиния, описана в глава 1.4. от руски контактьор —

офицер от червената армия. Гениалният руски астрофизик проф. д-р Николай Козирев от Пулковската обсерватория на Академията на Науките на СССР край Ленинград е един от първите, който описа това явление в „нелегалния“ съветски академичен печат.

Етер, физически: физическа субстанция, която заема едно по-фино, по-ниско йерархично ниво на организация на материята, под елементарните частици. Всяко материално тяло, съставено от молекули и атоми, може да се разгради чак до съставящия ги физически етер, като при това се отделя енергия, значително по-голяма от ядрената или термоядрената. Във Вселената всичко е съставено от енергия. Материята е само забавена в своите вибрации енергия. И в тази регресия на все по-забавящи се вибрации, чрез която се слиза от чистата начална вселенска енергия към все по-гъстите форми на грубата материя, етерът стои по-близо до първоначалната и основна енергия на Вселената, отколкото елементарните частици например. Едно от най-обстойните описания на вездесъщността на физическия етер във Вселената може да се намери в книгата-откровение „Оаспи“. В обширните обяснения в нея, посветени на проблемите на фундаменталната вселенска физика около нашата планета Земя, се споменава за повсеместното присъствие и неизбежимост на физическия етер в цялата Вселена изобщо, и неговото присъствие около всяко едно материално творение по-специално, под формата на един вечно въртящ се циклонален вортекс (Оаспи, 1882: Хорст, 1987).

Етерен вортекс: циклонален вихър, създаден от завихрянето на физическия етер около една точка — например около едно материално тяло. Етерът съществува навсякъде в Космоса, и в най-дълбокия „вакуум“ там. Но никъде в космичното пространство не съществува такова нещо като „стационарен“ етер, „закован“ за абсолютната отправна система на Вселената. Според монументалните физични откровения на книгата „Оаспи“, във великата Вселена всичко тече, всичко се върти и вихри, всичко вортексира: не само материалните тела, но също и техните неотделими и неразделни етерни „двойници“ или „спътници“. Това „постоянно присъствие“ се изразява под формата на един неотделим етерен двойник на всяко физическо тяло — на един вечно въртящ се етерен вортекс, вихър, циклон или чакра. От микроскопичните елементарни частици, през молекулите и материалните предмети, чак до планетите, звездите, галактиките и галактичните купове — всички те притежават своите вечно въртящи се етерни циклонални вортекси (Оаспи, 1882: Хорст, 1987). Тези етерни спътници се въртят и вихрят със същата скорост, както техните

материални господари, най-малкото там, където вортексът пресича повърхнината на материалното космическо тяло. Това важи в пълна сила и за Земята като планета. Така че, когато Земята се върти, нейният неотделим етерен спътник, нейната чакра, се върти със същата скорост, като нея — поне мерено на повърхнината на Земята. А взаимодействието между етерните циклонални вортекси на телата е основата на техните гравитационни и антигравитационни взаимодействия (виж глава 2.3.).

Етерен циклон, етерен циклонален вортекс: виж етерен вортекс.

Жироскоп: обикновените навигационни жироскопни компаси на борда на самолети и ракети могат да се въртят, „фиксирани“ около всяка една ос в пространството. За нашата книга сме приели, че жироскопът е един маховик, който се върти в хоризонталната равнина, около вертикалната ос (спрямо повърхността на Земята). По-точно, за да се прояви антигравитационния ефект, жироскопът трябва не да се върти по инерция, а форсирано да се развърта от някакъв двигател, като по този начин отвън постоянно му се „влива“ механична енергия. Той я консумира, превръщайки я в антигравитационно взаимодействие. Създаването и поддържането на етерния циклонален вортекс е главния „товар“ на форсирано развъртания жироскоп. Ако той се разглежда сам за себе си, той се върти само около една ос — вертикалната. Но ако го разглеждаме като една обединена система заедно със Земята, то тогава той се върти (или двойножироскопира) едновременно по две оси: около своята и около полярната ос на денонощното въртене на Земята. По същата логика и всяко едно небесно тяло двойно-жироскопира най-малкото около две оси — денонощното му въртене около собствената му ос, и орбиталното въртене около звездата (планетата, галактичния център или около центровете на локалната група или суперкупа от галактики).

Жироскопна антигравитация: физическото явление на генериране на подемна сила, действаща върху всеки атом и молекула от въртящия се около вертикалната ос маховик, която се появява след преминаването на определени обороти. Тя е пропорционална на произведението на оборотите в минута и масата на въртящия се маховик. Появата ѝ се обяснява чрез взаимодействието на жироскопиращите в противоположни посоки етерни циклонални вихри на Земята и на антигравитационния двигател.

Жироскопна антигравитационна подемна сила: подемната сила, появяваща се при явлението на жироскопната антигравитация.

жироскопи, Вторични: виж жироскопи-паразити.

жироскопиране, Двуосно (или двойно): едновременното въртене около две оси, едната от които — основната — е винаги вертикална. Виж двоен спин.

жироскопиране, Контра-: контраротиране; въртене на два успоредни диска, жироскопиращи един до друг (един над друг, или един в друг) около вертикалната ос в две противоположни посоки.

жироскоп, Летящ: достатъчно голям по диаметър дисковиден жироскоп (при който диаметърът е многократно по-голям от височината му), въртящ се около вертикалната ос, който може да левитира под действието на генерираната жироскопна антигравитационна подемна сила при неговото форсирано развъртане от някакъв двигател над определени критични обороти в минута. От немското Flugkreisel — летящ пумпал или летящ жироскоп.

Жироскоп-майка: първичен или главен жироскоп (mother gyro(scope)) на една двойноспинова, или двуосна жироскопна механична антигравитационна система. Той е значително по-голям по размер от многобройните малки вторични жироскопи-паразити, които той носи „на борда си“ и развърта около централната вертикална главна ос на въртене (и на симетрия) на антигравитационния жироскопен двигател.

Жироскопи-паразити: вторични или подчинени малки жироскопи (baby gyros), носени от главния жироскоп-майка на една механична двуосна жироскопна система. Те са развъртани форсирано от индивидуални малки двигатели, или пък чрез предавателен механизъм от главния двигател на жироскопа-майка. Те са двойно-жироскопирани, или форсирано-развъртани едновременно по две оси. Първата от тях е главната централна вертикална ос на симетрия и въртене на антигравитационния двигател. Те се въртят в кръг и обикалят „като на хоро“ около нея. Втората ос е собствената ос за всеки един от многото паразитни жироскопи. Чрез тези жироскопи се генерира двойно-спиновия антигравитационен ефект, получен от тяхното двуосно или двойно жироскопиране.

изтичане, Дизайнерско (изтичане по дизайн, инженирано изтичане): от английското designer leak или engineered leak, умишлено, проектирано или „поръчково“ изтичане на достоверна и истинска информация до масовите медии за някой таен проект, направено от самото правителство или тайни общества, за да служи на техните дългосрочни интереси, като „обучава“ и привиква широките маси с много често ужасните изследвания, които се провеждат в дълбините на подземните лаборатории-преизподни. Или пък служи за

димна завеса, зад която да се скрият по-големите и още по-секретни изследвания в същата област.

Илюминати: от латинското iluminatus — човек, осветен от светлина. Американските конспиратолози са на мнението, че това са най-висшите и секретни рангове на масонството. Те са значително над известните на широката публика 33 ранга — те са някъде между 80-я и 180-я ранг. Номинално Илюминатите са създадени по поръчка на големите банкерски фамилии в 1776 в Бавария от Адам Вайсхаупт, професор по каноническо право в Инголщадтския университет. Той ги възхвалява в своята иззета от библиотеките книга „Апология на Илюминатите“ (1786). Като специални избраници, те са озарени от Тайната доктрина на скритите окултни знания на своя енигматичен бог. Коя е тази тайна доктрина, която не само озарява Илюминатите, но е и така обстойно отразена в трудовете на Блаватска. Малко хора знаят, че тя издава списание Луцифер и основава Луциферовия Тръст, който публикува нейните трудове като Събраните съчинения на Луцифер. В началото на XX век Луциферовият Тръст се преименува в Луцис Тръст, който в момента е „придворното“ издателство на Обединените нации. Братските и нерушими връзки между Илюминатите, банкерите и Новия световен ред, форсиран и натрапван на целия свят от Обединените нации и от още десетки други световни организации проличават и от следния факт. И земята, и парите за сградата на ООН са дарение на международната организация от Рокфелеровата фондация. Седалището на тази фондация в Ню Йорк, в тъй-наречената „Голяма ябълка“, Big Apple, (отново виждаме старата библейска метафора за Империята на изкусителя) дълги години се помещава на главна Ню йоркска улица, в огромен черен небостъргач с още по-огромен уличен номер 666, изписан на върха на сградата.

Коя е пътеводната звезда, осветяваща тайните илюминирани братя, може да се разбере също и от думите на Великия дракон Алберт Пайк, масон от 33 ранг (само този негов ранг е разгласен на широката публика) и водач в края на XIX век на американското масонство (а между другото и основателя на ККК — Клу Клукс Клан): „Ние трябва да пазим масонството в светлината на най-чистата Луциферова доктрина“, заявява патетично Пайк на тайна сбирка на висшето американско масонство от 33 ранг. А това е същата доктрина, за която говори и Блаватска.

Според книгата Урантия, името на Луцифер в голямата райска библиотека е Ярката утринна звезда, Bright Morning Star. Той именно е пътеводната звезда, която осветява и илюминира със своето ярко

сияние посветените братя от този таен култ. Истината обаче е, че колкото по-високо се изкачва един член в това тайно общество, толкова повече той загубва ясната граница между доброто и злото, и толкова повече нараства вероятността той да се окаже в задушаващите прегръдки на Черното братство с неговата содомия и сатанизъм. Напълно в традицията на много други още по-стари тайни общества, които имат за цел да обединят, Илюминатите са организирани на нашата планета като петата колона на извънземните интереси на цивилизациите, принадлежащи към Черната космическа армада, и служещи на Тъмната страна на силата. Всички те са контролирани от по-високите вселенски нива от Ариманска империя на Космозлото. Още от ден първи на своето основаване от лукавия Адам, Илюминатите са замислени като тайните агенти на интересите на тази империя, която те представляват до голяма степен на Земята, финансирани задкулисно от щедрата ръка на международния банкерски картел.

Инертна, инерциална или инерчна маса: виж маса, инерчна.

Инерчната маса, изчезване на, inertial mass negation: ефектът-близнак на изчезването на гравитационната маса, gravity mass negation, около работещ антигравитационен двигател. Фундаменталният принцип на еквивалентността между инерчната и гравитационната маса в механиката, открит и опитно установен от унгарския физик д-р Л. Етвеш е залегнал в основата на цялата физична теория на Земното привличане, на гравитацията и на теорията на относителността. Той гласи, че масата на едно тяло, определяща създаваното от него гравитационно поле (неговата т.н. тежка маса), съвпада с масата, определяща ускорението, получено от тялото под действието на дадена външна сила (неговата т.н. инертна или инерчна маса). Или с други думи поведението на едно тяло в едно външно гравитационно поле, на което ние залепваме етикета гравитационна маса, е еквивалентно на неговото поведение в едно външно ускоряващо поле (например една ускоряваща външна сила на ракетен двигател), и на това второ поведение ние залепваме етикета инерчна маса (по-точно транслационно-инерчна маса). Може би д-р Етвеш е успял да пооткрехне малко вратата към тайнствения вътрешен механизъм на появяването на гравитационната и инерчната маси на едно тяло, и може би е налучкал правилната посока на разсъждение, че на едно по-дълбоко и по-високо йерархично ниво това е един и същ механизъм. Аз бих предположил тука, че този механизъм не е нищо друго освен същите извечни етерни циклони на всяко едно материално тяло, които

в първите две глави се оказаха толкова важни за генерирането на антигравитацията като физическо явление.

Изчезването на инерчната маса е тази проста физическа причина, която позволява на една чиния да се ускорява значително по-бързо и лесно, отколкото нормалните летателни машини без антигравитация, да извършва завои под прав ъгъл, или обратни завои на място, без да спира, при скорости многократно превишаващи скоростта на звука, без да се разпада на парчета от огромните центробежни сили и ускорения. Това е същата причина, която позволява и на пилотите в кабината да не чувстват абсолютно никакво ускорение при тези бесни аеробатични маневри. Тя е и ключът към евтините космически полети с ракетни антигравитационни чинии.

Конвертори на безплатна енергия: виж глава 2.9.

Контраротация: едновременното въртене в две противоположни посоки на двата ротора на антигравитационния двигател, поставени на една и съща ос (обикновено вертикална) — или един в друг, или един до друг (т.е. един над друг), като например двойните контраротиращи витла-ротори на вертолетите на руския конструктор Камов.

Краутбол, krautball: в превод от английски — „зелева топка“: презрителен съюзнически пилотски жаргон за сферичния безпилотен изтребител Кугелблиц, Kugelblitz — кълбовидната мълния в превод от немски (виж глава 4.3.).Така както италианците са „макаронаджиите“, а румънците — „мамалигарите“ за останала Европа, през войната немците са били презрително наричани „the krauts“, или „зелниците“ от съюзниците, заради огромните количества кисело зеле — зауер краут, Zauerkraut, което те употребяват в своята кухня.

Крингелблиц, Kringelblitz: мой превод на немски от английското donut blitz, или геврековидния (тороиден) блиц (виж глава 4.3.).

Кугелблиц, Kugelblitz: „кълбовидна мълния“ в превод от немски. Най-известният от огнените кълбовидни антигравитационни изтребители на Третия райх (виж глава 4.3.).

Логистика: науката за подсигуряването на армия или военна операция с нужните боеприпаси, екипировка и материали.

Мазерно оръдие: лъчево оръдие, построено на принципа на мазера — на магнитния лазер. Научноизследователските и развойни институти към тайното общество „Черното слънце“ на СС построяват едно от най-страшните оръжия в немския арсенал — мазерните, или магнитно-лазерните лъчеви оръдия — тъй наречените на немски „Kraftstrahlkanone“, или KSK — „оръдия стрелящи със силови лъчи“. Те имат калибри от 2 до 12 см. Даже и малките калибри са в състояние

да стопят броня с дебелина 10 см. На няколко километра разстояние (ТХГ, 91 и 93; Ратхофер, 90). Тези оръдия се захранват с електроенергия от бордовите Колерови конвертори на гравитационната енергия в електрическа. Това значи, че мазерните оръдия не се нуждаят от муниции, и могат да стрелят с часове, без да се презареждат с боеприпаси. Докато не се повреди самото оръдие, или захранващия го конвертор.

Майкълсън и Морли, Експеримент на: виж глава 2.2.

Майндуеърни решения: от английското mind-ware solutions. Решения на проблеми от човешката практика, които използват единствено силата на човешкия мозък за постигането на определена цел. За разлика от хардуерните решения, които използват единствено материални устройства за постигането на същата цел; или софтуерните решения, които използват единствено компютърни програмни пакети от информация за постигането на същата цел.

маса, Гравитационна: виж маса, тежка.

маса, Инерчна: физическата променлива, асоциирана с едно материално тяло, която определя поведението му в ускоряващо външно поле или сила. Тя е еднаква с неговата гравитационна маса.

маса, Тежка: гравитационна маса; физическата променлива, асоциирана с едно материално тяло, която определя поведението му във външно гравитационно поле, създадено от друго значително по-голямо материално тяло, като планета или звезда. Тя е еднаква с неговата инерчна маса.

Маховичен момент: въведена от мене физична величина на ротиращо или жироскопиращо тяло, която е идентична с ротационния инерчен момент на тялото, но максимизиран чрез една негова „маховична“ геометрична трансформация, при която най-голямото възможно количество маса се изнася максимално близо до периферията, за да се получи един още по-ефективен маховик. Ясно е тогава, че едно тяло с формата на торта ще има по-голям маховичен момент от друго с формата на салам; а трето с формата на геврек — още по-голям момент и от този като торта (разбира се и трите тела трябва да са изработени от един и същ материал). Големият маховичен момент на един маховик е показател за неговия капацитет да складира в себе си ротационна кинетична енергия. Той е индикатор на неговата способност да бъде един „образцов“ маховик. Когато маховикът жироскопира около вертикалната ос, маховичният момент е и показател за неговата способност да увлича, завърта и завихря първоначално стационарния около него физически етер в един

циклонален вортекс. Това пък определя ефикасността на маховика като антигравитационен генератор. Това е и способността му да бъде един образцов „летящ жироскоп“.

Мезосфера: Земната атмосфера се дели на 5 слоя. Отдолу нагоре следват биосферата (до 12 км), тропосферата (от 12 до 15 км), стратосферата (от 15 до 50 км), мезосферата (от 50 до 500 км) и екзосферата (от 500 км нагоре). Въздухът в стратосферата е съставен от 99% азот и кислород при понижаващо се налягане с увеличение на височината; като останалия 1% газове се поделя между CO2, H2, O3, Ar2, Kr2 и Ne2. Въздухът в мезосферата съдържа кислородни молекули до 150 км височина, а He2 и H2 до 500 км височина. Екзосферата съдържа предимно водородни атоми.

Партийната линия (на тайното общество на Илюминатите): не само добре познатите на българския читател журналистически клишета като „линията на Партията“, „Партийната линия“ и т.н., но въобще и цялата останала философия, идеология и йерархична организация на комунистическите партии, и особено на тайните спецслужби зад тях, са директно наследени чрез масонството от неговите най-висши и секретни кръгове — от Илюминатите. В тази светлина, ако перифразираме Маяковски, поета на болшевишката „партийна линия“, можем да кажем: „когато говорим за компартията — трябва да мислим за нейните задкулисни идеолози — Илюминатите; когато говорим за Илюминатите — трябва да мислим за техните слепи и верни агенти — компартиите“. Оттук става ясно защо американското общество, на пръв поглед за българския читател толкова различното от едно тоталитарно социалистическо общество от Източна Европа, в крайна сметка се ръководи задкулисно по същата глобална „партийна линия“ на Илюминатската партия, както и социалистическите страни. Комунистическият манифест на Маркс и Енгелс, писан по поръчка на Илюминатите, постепенно е изместил Американската конституция като основния „партиен“ документ за строителството на съвременна Америка.

Политически некоректен: от американския вестникарски жаргон „политически коректен“, „politically correct“, който означава спазващ партийната линия на Илюминатите; не минаващ границите на „политическата коректност“, изисквана от всеки американски държавен служител, и особено от Вашингтонския елит. „Политически некоректен“ значи всичко обратно на това, и най-точно се превежда с българската дума „дисидентски“.

Постериорен: заден, за разлика от антериорен — преден. Свързан

със „задния вход“ на една биологична система.

Безплатна енергия: виж глава 2.9.

безплатна енергия, Генератори на: устройства, които конвертират един вид безплатна енергия, която все още не може директно да се използва в нашата техника (като гравитационната), в друг по-лесно използваем вид енергия, като електрическата. Например гравитационно-електрическите конвертори на деПалма, на Сърл, на Шаубергер, на Шуман (с движещи се части), или тези на Т. Хенри Морей или на Ханс Колер (без движещи се части). Виж също и глава 2.9.

Пиене на кръв със сламка: Това не е само едно смразяващо литературно сравнение, но и съвсем буквална ритуална сатанистка практика в напредналите рангове на сатанизма, където се практикува вампиризъм и хемато-наркомания. В Полша съществуват например стари гравюри на дърво, които най-релефно и подробно показват местата по тялото на жертвата, където артериите минават близо до повърхността на тялото. С малък срез там може да се пъхне сламка в артерията, и чрез нея да се пие кръвта на жертвата.

Смарт муниции: боеприпаси (бомби, снаряди и ракети) с пасивна или активна корекция на траекторията — чрез пасивни въздушни кормила или активни ракетни двигатели. Те се водят визуално и ръчно от оператор по радиото, по тънка жица, по лазерен лъч, или автоматично от бордовата електроника по данните от най-различни оптически, радарни, акустически, електромагнитни, електростатични, инерциални и други бордови датчици.

Стар трек, Star Trek: в превод „Звездният път“. „Научнофантастичен“ американски ТВ сериал, вървящ с малки прекъсвания още от 60-те години. Благодарение на щедрите финанси, на съвършения декор, отлични артисти, и най-вече на цялата положителна медийна обработка, сериалът „Стар Трек“ стана най-гледаната в света ТВ програма на всички времена, не само от деца, но най-вече от възрастни. Което масовизиране беше и първоначалната голяма цел на тази може би най-важна за XX-я век от многобройните глобални образователни и възпитателни операции на Илюминатите и на бялото планетно братство зад част от тях. Защото в нея под фиктивната научнофантастична форма се разказва за истинското шеметно строителство на „евакуационни и оцеляващи“ колонии за земния елит на Луната, по планетите на Слънчевата система и по планетите на близките звездни системи, започнало преди около 80 години, и продължаващо с пълна пара и до днес. Най-вече в серията се

открехва капака и на супер-секретните изследвания на дълбокия космос в нашата галактика със свръх-светлинните кораби с атомни реактори, построени частно например от Рокфелеровата фондация в САЩ по поръчка на нейните господари — Илюминатите. Тези епохални изследвания бяха популяризирани пак с техните щедри пари в многобройните американски „научнофантастични“ ТВ сериали като „Бък Роджърс“, „Buck Rodgers“, от ранните шестдесет години, и най-вече в по-модерните „Стар Трек“ и в неговите многобройни деривати, като „Вавилон-5“, „Babylon-5“ и „База в дълбокия космос № 9“, „Deep Space 9“.

Закон на стоте маймуни: закон известен от приматната бихейвиористика, където са правени експерименти с даването на логически задачи за решаване от стадо маймуни. Забелязано било, че щом броят им в стадото нараствал над сто, се повишавала значително вероятността да бъде намерено решение на задачата от някоя от маймуните. А след това останалите чрез подражаване бързо правели същото.

Таблоид: от английското tabloid, жълто-булеварден вестник на сензации и клюки.

Тежка маса: виж маса, тежка.

Терминиран: американски жаргон от езика на спецслужбите, значещ да се ликвидира някой, на когото е била подписана смъртната присъда.

Флугкрайсел, Flugkreisel: в превод от немски — летящ жироскоп, летящ пумпал.

Флугшайба, Flugscheibe: „летящата шайба“ в превод от немски. Летящият диск, построен от инженерите Джузепе Белонцо, Рихард Мийте и Рудолф Шривер (виж глава 4.3.).

Флюгелрад, Fluegelrad: в превод от немски — „лопатно колело“ на турбина. В по-модерен превод в тази книга: „Вентилаторното колело“, построено от д-р Рудолф Шривер (виж глави 3.2., 4.1. и 6.5.).

Фойербал, Feuerball: в превод от немски „огнено кълбо“, пилотираният вариант на Кугелблица (виж глава 4.3.).

Фуу файтър, Foo fighter: от френската дума feu, огън. Огнените кълбовидни изтребители-прехващачи на Третия райх (виж глава 4.3.).

Хардуерни решения: от английското hardware solutions, професионален жаргон от компютърните науки. Техническо решение на проблем, което използва материална апаратура, уреди, приспособления, устройства за постигането на целта. За разлика от софтуерни решения, software solutions, при които не се използват

материални устройства, а само различни пакети програми за постигането на същата цел.

Хотрод: от американския жаргон на мотоциклетните банди: хипарски мотоциклет, от който е смъкнато всичко освен най-необходимото — оставени са само голата рамка, двигателя, седалката, нищожен ауспух и малък резервоар за гориво. Няма калници, фарове, огледала, измерителни уреди, клаксон.

Циклоида: например кривата, описвана нощем от движението в пространството на отражател, монтиран на спиците на велосипедно колело, при движението на велосипеда напред, и гледано от страничен наблюдател далече в страни от пътя на велосипедиста. Може да се види във всеки справочник по геометрия.

Чопър: жаргонна дума за хеликоптер на американските пилоти от Виетнамската война.

Библиография

Немска периодична библиография, подредена в хронологичен ред

Всички периодични статии са подредени в хронологичния ред на тяхната публикация в германската преса, като името на вестника или списанието е дадено първо, вместо автор (който обикновено не се дава в статиите). Пълната информация за статиите е в общата библиография накрая.

Саут Уелс Аргус,13.XII.1944.
Ню Йорк Хералд…,2.I.1945.
Денвър пост, 9.XI.1947.
Дер Шпигел, март 1950.
Илюстрирте…,27.VI.1952.
Саарбрюкер…, номер 146, 1952.
Дас уфер, 1952.
Билд ам зонтаг,25.IV.1953.
Билд ам зонтаг,7.II.1957.
Дас нойе…, 5.X.1957.
Лусар, Рудолф, номер 9, 1958.
Хайм унд велт, 2.IV.l959.
Дас нойе…, 6.II.1965.
Дас нойе…,20.VIII.l966.
Луфтфарт…, май/юни 1975.
Бризант магазин, май 1978.
Келер, Дж.,23.VI.1989.
Ман, Н.,17.IV.1990.
Цайтен Шрифт, VI–VIII. 94.
Холандска книга.

Най-важната библиография върху немските летящи чинии, степенувана по важност.

Терзийски, В.,IX.1995.
Терзийски, В.,VIII.1994.
Темпелхоф…, ТХГ-2.
Темпелхоф…, ТХГ-1.
Ратхофер и Етъл, 1992.

Терзийски, II.1992.
Терз, Барутчиева,IV.1996.
Терзийски, V.1991.
Терзийски, XI.1991.
Терз, Келли, IX.1992.
Веско, 1968.
Чилдрес, 1994.
Веско, Операция…Ф.
Ван Хелсинг, 1993.
Харбинсън, 1995.
Харбинсън, 1985.
Харбинсън, 1980.
Стивънс и Стайнмън, 1986.
Бартън, Майкъл, 1968.
Стрейнджъс, 1982.
Лин, 1991.
Моор, 1985.
Моор, 1990.
Моор, 1991.
Липиш, 1952.
Лусар, 1959.
Матерн, 1970.
Терз и Яои, X.1994.
Бърдсил, 1994.
Сийверс, 1955.
Лиър, 1987.

Най-важната библиография върху теорията и практиката на жироскопната антигравитация, степенувана по важност.

Специализирана литература: Хорст, 1987.
Терзийски, В., Научна фантастика: IX.1995. Нивото…, 196?
Терзийски, В.,VIII.1994.
Терзийски, В.,V.1994.
Терзийски, В.,III.1992.
Терзийски, В.,VI.1994.
Терз, Барутчиева,IV.1996.
Терз, XI.1992.
Терз, Келли, IX.1992.
Терз, Акимов,VI.1994.

Академични публикации:
Козирев, 1958, 74 и 91.
Митев, 92 и 96.
Наясака, 18.XII.1989.
Клоуз, 14.III.1986.
ДеПалма, 1986.
Поляков, 1989.
Вейник, 1981.
Солтър, 8.II.1990.
Уолър, 19.II.1990.
Военни разработки:
Келер, 23.VI.1989.
Лазар, 1993.
Таф, 1995.
Изобретатели:
Кар, 1985.
Кид, 199?.
Кид, 29.XI.1988.
Чилдрес, 1994.
Чилдрес, 1985.
Чилдрес, 1987.
Павлики, 1990.
Павлики, 1990.
Немски разкрития:
Шаубергер, 1996.
Веско, 1968.
Лусар, 1959.
Лин, Уйлям, 1991.
Матерн, 1970.
Пеник, 1961.
Контактьорски откровения:
Уайтхед, 1986.
Еменегър, 1975.
Еменегър, 1976.
Кленендън, 1990.
Майер, 1975–1995.
Стивънс и Стайнмън, 1986.
Стивънс и Данаерде, 1986.
Стивънс, 1985.
Пинто, 30.III.1990.

Вселенски откровения:

Урантия, 1955.
Оаспи, 1882.

Най-важната библиография върху контрол на съзнанието и промиването на мозъци.

Ямиянис M.D., 1988.
Боуарт, 1975.
Промивачите…Ф, 10 статии.
Методи…Ф, 10 статии.
Кенън, 1991.
Съвременни Ф, 1994.
Максуел, Мулинз и Терз, XI.94.

Най-важната библиография върху сатанизма в съвременния глобален политически елит на Новия световен ред.

Конференция…Ф,1989.
Гундерсон, 1985–95.
„Паганска инвазия“, 1992.
Терз, април 1996.
ДеКамп, 1992.
Щайнер, 1938.

За най-новата информация относно последните два раздела търсете също и под рубриката alt.conspiracies на международната компютърна мрежа Интернет — една от нейните най-експлозивно нарастващи „самиздатски“ рубрики, заради която тайното правителство на Илюминатите е искало многократно да я постави под строгия си контрол.

Библиография върху генетично-инженираните епидемии за контрол на световното население.

Щрекер, M.D., 1989.
Мулинз, 1987.
Хилдер, 1994.
Андерс,1993.

Пълна обща библиография:

Съдържа всички специални библиографии, всички книги, периодични издания, видео и аудио ленти и BBS файлове. Източниците са на английски, ако не е указано другояче.

Видеокасетите са записани на американския телевизионен стандарт NTSC, върху VHS касети. Поради това, че цялата ми библиотека в момента на писането на книгата е в САЩ, някъде може да са допуснати малки неточности в годините на издаване на някои книги. Те ще бъдат отстранени в следващия том.

1. Акимов, акад. Анатолий, 1994, „Частно видео интервю“, 10 часа, ААДН, Лос Анжелис.

2. Андерс, Кристиан, Anders, Kristian, 1993, „Генетичното инженериране на СПИНа“, „The Genetic Engineering of AIDS“. Мистър Андерс, известен на своите фенове като „Лану“, един от най-известните рок певци на Западна Германия от близкото минало, и водещ дисидент-интелектуалец в борбата срещу СПИНа, дебатира и опровергава тезата на проф. Питър Дюйсбърг от Калифорнийския университет в Бъркли, един от главните пропоненти на официалната правителствена митология за естествения произход на СПИНа от зелената африканска маймуна.

3. Александер, 1989?, „Живата вода — историята на Виктор Шаубергер“, Aleksander, „Living Water — the Story of Victor Schauberger“, книга, 300 стр., ААДН, Лос Анжелис.

4. Билд ам зонтаг, Bild am Sontag, вестник, 25.IV.1953, „Първият «летящ диск» полетя през 1945 г. над Прага“, „Erste «Flugscheibe» flog 1945 in Prag“, статия на немски и английски.

5. „американското стратегическо бомбардировъчно разузнаване“, Доклади на — American Strategic Bombing Survey Reports, 1942–45, към 30 тома по 100–300 стр., обществена библиотека в научноизследователския център в Лос Аламос, Ню Мексико, САЩ.

6. Билд ам зонтаг, 7.II.1957, „Оръжията чудо на 1945 г.“, „Wunderwaffen 45“, статия на немски и английски.

7. Биърден, о.з. полк. Томас, Bearden, col. ret. Thomas, 1978, „Съветската Теслова скаларна Интерферометрия“, I част. Секретни изследвания през 1945–75 по нейната употреба за глобалните „Теслови Гаубици“, а също и за силови полеви щитове над градове и стратегически Обекти, видео-лекция, 2 часа, $20, ААДН, Лос Анжелис.

8. Биърден, о.з. полк. Томас, 1980, „Съветската Теслова скаларна Интерферометрия“, II част. „потребата на глобалните Теслови «гаубици» за земетръсни и климатични войни. Земетресения и циклони по желание. Ролята на Тесловата скаларна радионика при потопяването на атомната подводница Трешър“, видео-лекция, 2 часа, $20, ААДН, Лос Анжелис.

9. Бартън, Майкъл, Barton, Michael X., 1968, „Историята на

германските Чинии“, „The German Saucer Story“, Футура Прес, Лос Анжелис, САЩ, 88 стр., спряна от печат. Първата американска книга върху немските проекти за летящи чинии, която стана източника за толкова много последвали я публикации. $15, ААДН, Лос Анжелис.

10. Бориславов, Иван, 1994. „Реактивните Самолети“, том 1, 2 и 3, на български, Литера Прима, София.

11. Бориславов, Иван, 1996, частна кореспонденция.

12. Боуарт, Валтер Х., Bowart, Walter H., 1975, „Операция «Контрол на Съзнанието» — войната на нашето тайно правителство срещу неговия собствен народ“, „Operation Mind Control — Our Secret Government’s War Against Its Own People“. Най-добрата книга по въпроса на тайните черни програми на американското правителство, като „МК-Ултра“, „МК-Наоми“ и „Монарх“, базираща се изцяло на официални правителствени документи, разсекретени от правителството „насила“, под натиска на стотици дела на частни лица срещу него, водени под егидата на „Закона за свободата на информацията“ (Freedom of Information Act или FOIA)

13. БиБиСи, 1977, „Третата алтернатива“, „Alternative-3“. Един от най-уникалните и куриозни филми, показван някога по националната телевизия на една от водещите индустриални държави. Излъчен е през юли 1977 година в цяла Великобритания като доста позакъсняла „първоаприлска шегичка“ (накрая на филма е дадена датата на завършването му — 1.IV.77 г.). В тази дизайнерска утечка се разказват много истории на безследно изчезнали английски учени, които са заминали да работят в евакуационните и „оцеляващи“ Земни колонии на Луната и на Марс. В края на филма се показват и документалните кадри от кацането на антигравитационна летяща чиния със смесен руско-американски екипаж на Марс на 22.V.1952 г. Филмът и досега е забранен за излъчване в САЩ и Русия. (Виж също Уоткинс, 1978).

14. Бризант магазин, Brisant magazin, малко ъндърграунд списание, издател и автор неизвестни, Хановер, Германия, май 1978, „Инженерният чертеж на Шриверовата междупланетна чиния-дреднаут“ (мое заглавие). През май 1978 г., на щанд 111 в залата на научното изложение на панаира в Хановер някакви дисиденти раздават безплатно брошурата озаглавена „Бризант“, и аз ще бъда безкрайно благодарен на всеки, който успее да намери копие от тази изключително рядка брошура. Издателят на Харбинсън „Корги Букс“ моментално „загубва“ единственото Харбинсоново копие, въпреки че били предупредени да го пазят с живота си. Най-вероятно Корги го е изпратил директно на своите „ментори“ от Mi-6.

15. Releases. Американската книга, която също както „Фашизмът“ у нас, беше насила иззета и унищожена през шестдесетте години от агентите на ФБР от книжарниците и от издателя. 316 стр. ксерокс, умалени на 80 стр. А4, 10$, ААДН. Том втори беше издаден частно от автора в 1993 г., $80, 350 стр. А4, ААДН.

16. Ван Хелсинг, Ян, Van Helsing, Jan, 1993, „Тайните общества и тяхната мощ през XX век“, „Geheim Gesellschaften und ihre macht im 20. Yahrhundert“, Iwertverlag, книга, на немски, 340 стр, ААДН, Лос Анжелис.

17. Вейник, Алберт, член кор. на АН БССР, 1981?, Трудове по антигравитация, заглавие неизвестно.

18. Верн, Жюл, Verne, Jules, 1898?, „От Земята до Луната за 97 часа и 20 минути“, „De la Terre a la Luna en 97 heures 20 minutes“, книга 200 стр., илюминатска „научна Фантастика“, J. Hetzel e C-ie, Paris.

19. БТА Наука и Техника, списание, 1974, София. „Вечното махало на Вселената“ — изследванията на Н. А. Козирев от Пулковската обсерватория, Ленинград. Статия, на български. Препечатано от вестник „Социалистическая индустрия“, 1974, дата неизвестна, Москва, на руски.

20. Верн, Жюл, 1985?, „От Земята до Луната“, „From the Earth to the Moon“, двучасов игрален „фантастичен“ филм, показващ в детайл подземното оръдие, подземния контролен стартов комплекс, ракетните двигатели в долната част на снаряда, радио-антените по периферията му, и най-вече антигравитационната центрофуга за тричленния екипаж, антигравитационния жироскоп и генераторите на безплатна енергия, подаващи електрически ток на електродвигателите на двата жироскопа.

21. Бърдсил, Марк, Birdsil, Mark, 1994?, „Крайното решение“, „The Ultimate Solution“, книга върху немските летящи чинии, 50 стр. А4, „самиздат“, Лондон, и ААДН, Лос Анжелис.

22. Бюхнер, Хауърд, M.D., Buechner, Howard, M.D., Бернхард, к-н Вилхелм, Bernhard, Kapitan Wilhelm, 1988, „Адолф Хитлер и тайните на свещеното копие“, „Adolf Hitler and the Secrets of the Holly Lance“. Окултните задкулисия на Третия райх, книга, 250 стр.

23. Веско, Ренато, Vesco, Renato, 1968, „Да се прехванат, но да не се обстрелват“, „Intercettateli Senza Sparare“, книга на италиански, публикувана първоначално от Mursia & Co., Milan, Italy. Английски превод 1971, „Intercept — But Don’t Shoot“, Zebra Books, Grove Press. Друго издание през 1974 като „Intercept UFO“, Pinnacle Books. 300 стр., $15, ААДН, Лос Анжелис.

24. Бюхнер, Хауърд, M.D., Бернхард, к-н Вилхелм, 1989, „Тленните останки на Хитлер“, „Hitler’s Ashes“. Бегло споменава за немски летящи чинии. Книга, 250 стр.

25. Вавилов, С.И., 1928, „Экспериментальные основания теории относительности“, Москва, Лениздат.

26. Веско, Ренато, година неизвестна, „Операция Полумесец“, „Operation Half Moon“, книга на италиански, ААДН, Лос Анжелис.

27. Грифин, Дес, Griffin, Dess, 1972, „Четвъртият райх на богатите“, „Fourth Reich of the Rich“, Emisary Publications, САЩ, книга, 250 стр. Съдържа уникалните протоколи от разпита пред НКВД на Кристиян (Христо) Г. Раковски, син на Г.С. Раковски, и високопоставен съветски масон и посланик в Париж през 30-те години; разкриващи целия Илюминато-масонски заговор за финансирането на Болшевишката революция и на Третия райх от западно-европейските Илюминати и корупция на цялата градска управа, но и дългогодишната сатанистка група, обхващаща елита на това градче, специализирала се в доставката с частни реактивни самолети на малолетни деца на Вашингтонския политически елит за целите на проституция, на ритуални злоупотреби и на най-жестоки и кървави месаро-касапски сатанистки церемонии. От няколко години това е най-четената книга от американската патриотична опозиция на Новия световен ред, която обхваща огромното болшинство от американския народ, съставено от вярващи християни и войнствени патриоти, бивши военнослужещи и ветерани от Виетнамската война, членове на всенародната въоръжена Конституционна гражданска милиция, която е готова, ако се наложи, с оръжие в ръка да защити своята конституция от постоянната нейна ерозия и подкопаване от обединените сили на Новия Световен Ред — петата колона на Ариманова йерархия и на силите на Космозлото във Вселената. Това е най-добрата встъпителна книга за все по-открития сатанизъм, практикуван от най-високите политически кръгове на съвременен Вашингтон, написана от един бивш вашингтонски сенатор.

28. Вайсхаупт, Адам, Weisshaupt, Adam, 1786, „Апология на Илюминатите“, „Apology of the Illuminati“, 200 стр. книга, — репродукция на оригиналното издание на немски език, $20, ААДН, Лос Анжелис.

29. подпалването от тях на Втората световна война. Първоначално издадени във Финландия през 40-те години, а след това в Италия под заглавието „Пурпурната симфония“ през 50-те години.

30. Гундерсон, Тед, Gunderson, Ted, 1985–95, „Събрани лекции и

беседи“, „Combined Works“. Тед Гундерсон е независим кандидат за президент в изборите за 1996 година от блока на патриотичните сили в Лас Вегас. Той е пенсиониран бивш служител на ФБР, отличил се със своята принципност и висок морал, награждаван многократно с най-високите отличия на бюрото. До своето пенсиониране е бил десет години шеф на службата на ФБР за град Лос Анжелис. През последните 15 години м-р Гундерсон се откроi като най-големия частен професионален следовател на десетките случаи на ритуални сатанистки убийства, на ритуални злоупотреби с деца от детски градини, финансирани и организирани от сатанистки култове като параван на тяхната дейност — напр. най-нашумелия в американската преса случай с МакМартиновата детска градина в Торънс, Лос Анжелис, който трая много години и се обърна в най-скъпия процес в историята на САЩ. Той е постоянен говорител на десетки многохилядни патриотични конференции в целите Съединени Щати; и е най-известния частен следовател в областта на ритуалната злоупотреба с деца, и ритуалните жертвоприношения (т.е. в областта на сатанизма) в САЩ.

31. ДеПалма, Брус, DePalma, Bruce, 1986?, „Аномално физическо поведение на въртящи се тела. Н-машината.“, „Anomalous Physical Behavior of Rotating Bodies. The N-machine“, лекция пред Симпозиума по алтернативна наука, Немски Музей на Науката и Технологията, Мюнхен, 1986. 1 час аудиокасета, радиостанция KPFK, Холивуд. $10, ААДН, Лос Анжелис. А също и други статии за неговите изследвания, около 100 стр., $50, ААДН, Лос Анжелис.

32. Дейо, Стан, Deyo, Stan, 1989, „Космическа Конспирация“, „Cosmic conspiracy“, 250 стр. книга. ААДН, Лос Анжелис.

33. Денвър пост, вестник, Denver Post, 9.XI.1947, „Шпиони наддават за оръжията на Франко“, „Spies Bid For Franco’s Weapons“, статия.

34. Дженовезе, Нарцисо, Genovese, Narcisso, 1958, „Ние отидохме на Марс“, „Yo He Estado En Marte“, книга, 220 стр., на испански, Cuarta Edicion, Tijuana, Mexiko. ААДН, Лос Анжелис. Описва частната космична програма на Ватикана в Южна Америка в края на 40-те и началото на 50-те години, увенчала се с успешното кацане на Марс през октомври 1956 г.

35. ДеКамп, Джон, DeCamp, John, 1992?, „Аферата Франклин“, „The Franklin Coverup“. Книга, 250 стр. М-р ДеКамп е бивш сенатор от щата Небраска в американския Федерален сенат във Вашингтон. Няколко години той е разследвал лично „Аферата Франклин“,

разиграла се около банкрутиралата взаимоспомагателна каса „Франклин“ в Омаха, Небраска. Цялата книга се базира на официални съдебни документи, добили гласност по време на дългия съдебен процес и разкритата на него не само тотална Анжелис.

36. Джонсон, Чан, 1995. Частни разговори, които са залегнали в неговата първа книга, която ще бъде издадена скоро от ААДН, експерименти с контрол на мисленето. Информация получена чрез FOIA съдебни дела на частни лица срещу правителството. 70 стр. книга А4, $10, ААДН, Лос Анжелис.

37. Джъдж, Джон, Judge, John, 1975, „Синдикирано радиошоу“, един от най-слушаните тогава коментатори в САЩ, 250 часа, на аудиокасети. ААДН, Лос Анжелис.

38. Кид, Санди, Kidd, Sandy, 1994?, програма за неговите изобретения на телевизията в Дъндий, Уелс. 15 мин, $10, ААДН, Лос Анжелис.

39. Еменегър, Боб, Emenneger, Bob, 1975, „НЛО — Започна се“, „UFOs — It Has Begun“, документален филм, 1 час, ААДН, Лос Анжелис.

40. Кид, Санди, 29.XI.1988, „Следваща стъпка Марс — това е само на 34 часа път“, „Next Stop Mars — It’s Only 34 hours Away“, в-к Глоуб, The Globe, Лондон.

41. Иванов, Никола, 1993, „Масони и Революции“, частно издание, В. Търново.

42. Илюстрирте вохеншрифт аус дем цайтгешеен, в-к, Illustrierte Wochenschrift aus dem Zeitgeschehen, 27.VI.1952, „Летящите чинии — едно немско Откритие“, „Fliegende Untertassen eine deutsche Erfindung“, статия.

43. Кили, Джон Ернст Уоръл, Keely, John Ernst Worell, 1996, „Събрани публикации и трудове“, ААДН, Лос Анжелис.

44. Кленендън, Уйлям Д., Clenendon, William D., 1990, „Меркурий: пратеникът с НЛО от боговете“, „Mercury: UFO Messenger of the Gods“, книга, 180 стр., ААДН, Лос Анжелис.

45. Кар, Отис, Carr, Ottis. За неговата чиния виж Чилдрес, Дейвид Х., Childress, David Hacher, 1985, „The Antigravity Handbook“.

46. Келер, Дж., Keller, J., 23.VI.1989, „Бойната «летяща чиния» вероятно ще бъде покрита“, „Battlefield «Flying Saucer» Likely To Go Under Wraps“, в-к Антелопи вали прес, Antelope Valley Press, Лос Анжелис, Калифорния, статия, ААДН, Лос Анжелис.

47. Клоуз, д-р Франк, Close, Dr. Frank, Ръдърфорд Епълтън рисърч лъборътъри, Rutherford Appleton Research Laboratory, Великобритания,

1986,

48. „Гравитацията: дали пенито падна най-накрая?“ „Gravity: Has The Penny Finally Dropped?“, в-к Манчестър Гардиън, The (Manchester) Guardian, 14.III.1986, Манчестър, Англия, статия.

49. Кели, Дон, Kelly, Don, 1989, „Двигатели и конвертори на безплатна енергия“, „Free Energy Motors and Convertors“, книга 120 стр. А4 с илюстрации, чертежи и графики, $15, ААДН, Лос Анжелис. Най-обстойният справочник на около 50 вида действащи конвертори на различни видове безплатна енергия в електрическа или механична работа: с и без движещи се части, електростатични, електромагнитни, гравитационни и т.н.

50. „Контрольорите на съзнанието“, 1994, „The Mind Controllers“, от различни автори. Сборник от 10 статии за тайните експерименти по контрол на съзнанието, направени върху неподозиращи граждани-морски свинчета, от редки публикации в Американската алтернативна преса, от показанията на очевидци и от компютърни BBS бази данни. Контрол на съзнанието чрез облъчване с магнитни полета, с психотронни средства, с микровълни и радиочестоти, чрез честоти, наложени на носещата честота на телевизионните предавания. Мултиплярните разстройства на личността като резултат от злоупотреби с изследвания за контрол на съзнанието — проекта „Монарх“. Около 150 стр. А4, $15, ААДН, Лос Анжелис.

51. Кенън, Мартин, Canon, Martin, 1989?, „Контрольорите“, „The Controllers“. Контрол на съзнанието с ултразвук, наркотици и халюциногенни лекарства, чрез хипноза, микрочипови мозъчни импланти, с директни радиофреквентни облъчвания на черепната кухина в микровълновия спектър посредством антенната система на клетъчните мобифони, или със свръхсветлинни телепатични скаларни вълни (гравитационни вълни). Многобройните случаи на (с деца), насилствени отвличания на американци от извънземната раса на „малките сиви“ се обясняват алтернативно само като тайни американски правителствени.

52. „Конференция по ритуални злоупотреби Национална“ (т.е. по сатанизъм), 1989?, „National Ritual Abuse Conference“, Транскрипти от заседанията и докладите, Пасадена Хилтон хотел, Лос Анжелис. 200 стр. САЩ.

53. А4, или на аудиокасети, ААДН, Лос Анжелис. На тези ежегодни многохилядни конференции от целите Съединени щати се събират представителите на специализираните федерални и щатски служби на реда, които се борят със сатанизма; а също и оцелели бивши

жертви и бивши членове на тези култове, които са успели да се отърват от тях. Също и много специалисти-психолози, психиатри, духовни лица и граждански активисти в широката всенародна борба със сатанизма като масово явление в съвременния американски политически елит на Новия световен ред.

54. Купър, Уйлям (Бил), Cooper, William (Bill), 6/9/1986, „Меморандум на ФБР относно: Фотографии на летящи чинии над Оукридж, Тенеси“, „FBI Memo Re: Saucer Photos Over Oakridge, Tennessee“, компютърен BBS файл Majic1.txt, CUFON UFO Information service, Seattle.

55. Купър, Уйлям (Бил), 1993?, „Вижте Бледия Конник“, „Behold a Pale Horse“, книга 350 стр., една от най-добрите книги срещу Новия световен ред, ААДН, Лос Анжелис.

56. Купър, Уйлям (Бил), 1995, ъндърграундните късовълнови радиопредавания на неговото най-нашумяло радио-шоу „Часът на нашето Време“, „The Hour of the Time“ — най-добрата ежедневна радиопрограма срещу Новия световен ред в света, а може би и в целия наш ъгъл на галактиката.

57. Козирев, проф. д-р Николай А., 1958, „Причинная и несиметричная механика в линейном приближении“, Академия наук СССР, Главная астрономическая обсерватория, Пулково, Ленинград.

58. Козирев, проф. д-р Николай А., БТА Наука и Техника, 1974, София. „Вечното махало на Вселената“ — изследванията на Н. А. Козирев, статия на български. Според автора на българската статия препечатана от вестник „Социалистическая Индустрия“, 1974, дата неизвестна, Москва. Търсих цялата годишнина на С.И. за 74 г., но без успех. Вероятно българският автор лично е посетил Козирев в Пулково, а после е пуснал димната завеса, че препечатва материала от руския ежедневник с милионен тираж, за да не го подгонят българските спецслужби и техните по-големи руски братя, че публикува секретни руски изследвания.

59. Лазар, Боб, 1993, „Боб Лазар и неговата история“, „Bob Lazar And His Story“, видео, 1 час, Лас Вегас, Невада. ААДН, Лос Анжелис.

60. Ландиг, Вилхелм, Landig, Wilhelm, 1970, „Малките божества срещу Туле“, „Goetzen Gegen Tule“, 700 страници „фантастичен“ роман, на немски, който описва строежа преди края на Втората световна война на нацистко-илюминатската база в непроходимия далечен Канадски Арктик, финансирана от американските и английски Илюминати, и предназначена да продължи расовите генетични експерименти на Третия райх за подготовката на новата нордическа

раса-господари на Новия световен ред.

61. Козирев, проф. д-р Николай А., 1991, „Избрани Трудове“, Издательство Ленинградского Университета, 446 стр. книга, на руски, $40, ААДН, Лос Анжелис.

62. Леонард, Джордж, Leonard, George, 1968?, „Някой друг е на Луната“, „Somebody Else is on the Moon“. Изтеглена от печат, ААДН, Лос Анжелис. Пълната библиография за всичките лъжи на НАСА относно Луната ще бъде дадена в том втори. Тя включва също книгите „Нашият космичен кораб Луната“, „Our Spaceship Moon“; Стеклинг, Фред, Stekling, Fred, 1981, „Ние видяхме извънземни бази на Луната“, „We Saw Alien Bases on the Moon“, книга 200 стр., Vista, САЩ; и т.н.

63. Коулмън, д-р Джон, Coleman, Dr. John, 1992, „Global 2000: A Blueprint For Global Genocide“, брошура, 48 стр. А4, W.I.R., 2533 North Carson St., Carson City, NV 89706. Също и от ААДН, Лос Анжелис.

64. Коулмън, д-р Джон, 1990, „Комитета на 300-те“, „The Committee of 300“. Може би една от най-нашумелите конспиратологични книги в САЩ, разкриващи задкулисната дейност на „централния Комитет“ от 300 мъдри мъже, които управляват с желязна протоколна ръка целия финансов, политически, културен, научен и духовен живот на „Летящият Триъгълник“, издател неизвестен, ААДН, Лос Анжелис.

65. Лин, Уйлям, Lynn, William, 1991?, „НЛО над Пентагона“, „UFOs Over the Pentagon“, книга 200 стр. А4, $25, ААДН, Лос Анжелис.

66. Липиш, Александер, 1952?, най-високо награждаваните полицейски служители в град Финикс, Аризона. Основател е на организацията „Полицията срещу Новия световен ред“, в която членуват хиляди полицаи, военни и цивилни. Издава списание „Помогни и съдействай“, „Aid and Abett“. ААДН, Лос Анджелис.

67. Лиър, Джон, Lear, John, 1987, файл Lear.TXT, на компютърния бюлетинен борд KeelyNet BBS, тел: +САЩ-214-324-3501, Спонсориран от Vangard Sciences, P.O. BOX 1031, Mesquite, TX 75150. Също от ААДН, Лос Анжелис.

68. Луфтфарт интернационал,в. Luftfahrt, International, май/юни l975, „Немски летящи пумпали — дали те съществуваха?“, „Deutsche Flugkreisel Gab’s die?“, статия, на немски и английски.

69. Максуел, Джордан, Maxwell Jordan, 1994, „Основна диапозитивна Лекция“, „Basic Slide Presentation“, 2 ч. видео, $20, ААДН, Лос Анжелис.

70. Максуел, Джордан, 1993, частни разговори.

71. Лусар, Рудолф, Lusar, Rudolf, спис. Дас нойе цайталтер магазин, Das neue Zeitalter Magazin, номер 9, 1958, „Летящи чинии“, „Fliegende Untertassen“ статия, на немски и английски.

72. Малори, Кейт и Отар, Арвид, Mallory, Keith and Ottar, Arvid, 1973, „Архитектурата на войната“, „The Architecture of War“, книга, 300 стр., Pantheon Books, Random House, New York.

73. Лусар, Рудолф, 1959?, „Немски оръжия и тайни оръжия на Втората световна война и тяхната по-нататъшна разработка“, „Deutsche Waffen und Geheimwaffen des Zweiten Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung“, J. F. Lehmans Verlag, Muenchen, Germany, на немски, $30, ААДН, Лос Анжелис. Също и едно „опростено“, сиреч цензурирано английско преводно издание, „Немски тайни оръжия на Втората световна война“, „German Secret Weapons of the Second World War“, l959, Невил Спиърман Пъблишинг, Neville Spearman Publishing, London. $30, AADS, Лос Анжелис.

74. Ман, Н., Mann N., в-к Уикли Уърлд Нюз (таблоид), Weekly World News, 17.IV.1990, „Нацистки астронавти изстреляни в 1943 се завръщат на Земята“, „Nazi Astronauts Launched In 1943 Return To Earth“, статия.

75. Манев, Васил Петров, 1988, „Условия за възникване на антигравитация“, София. Матерн, Mattern, 1970?, „Последните тайни оръжия на Третия райх“, „The Last Secret Weapon of the Third Reich“, Samisdat Publishing, Toronto, Canada. Препечатка от оригиналното аржентинско „самиздатско“ издание. Брошура, 70 стр., $10, ААДН, Лос Анжелис.

76. Лъвенда, Питър, Levenda, Peter, 1995, „Несвещенният съюз. Историята на нацисткото забъркване с окулта“, „Unholy Alliance. A History of Nazi Involvement with the Occult“, книга 407 стр., Avon books, New York.

77. „Методи на психотронната (радиоличната) война“, 1994, „Methods Of Psychotronic Warfare“. Сборник от 10 статии и книги от редки академични публикации, материали на конференции и алтернативната преса. 500 стр., кондензирани на 220 стр. А4, $25, ААДН, Лос Анжелис.

78. Майер, Едуард „Били“, Meier, Eduard „Billy“, 1975–1995. „Хрониките на Били Майер (контактьорските дневници на Б.М.)“, „The Chronicles (Contactee Journals) of Billy Meier“ — 20 тома, 2,000 стр., $100. Също на 16×90 мин. аудиокасети, $75. За допълнителни материали относно Б.М. можете да ни се обадите директно — ние разполагаме с една от най-големите колекции на материали по този

случай. ААДН, Лос Анжелис.

79. Моор, Уйлям, Moore, William L., 1985?, „Проектът V-7: Хитлеровите летящи чинии. Илюстрован сборник с изследователски и оригинални материали“, „Project V-7: Hitler’s Flying Discs: An Illustrated Compilation of Research and Source Materials“, публикация No233, William More Publications and Research, брошура, 40 стр. A4, $15, ААДН, Лос Анжелис.

80. Майкълсън, А.А., Michelson, A.A., „Скоростта на светлината“, „Velocity of Light“, Чикаго, САЩ.

81. Макламб, Джек, 1966, събрани трудове. Офицер Макламб е един от публикация No F-233Y, „Nazi Flying Saucers: An Addendum to Publication“ No. F-233Y, брошура, 25 стр. A4, $10, ААДН, Лос Анжелис.

82. Моор, Уйлям, 1990?, „Нацистки летящи чинии“: приложение към Германските тайни летящи чинии.

83. Нюбра, д-р Джон Балу, Newbrough, Dr. John Ballou, 1882, „Оаспи“, „Oahspe“, около 1000 стр. книга, ААДН, Лос Анжелис. Виж също Хорст, Лаура, 1987, за кратката версия, 272 стр. книга. Откровението от XIX век за работата на многобройните астрални светове около планетата Земя, принадлежащи на йерархията на Бог Йехова. ААДН, Лос Анжелис.

84. Моор, Уйлям, 1991, „Кугелблица? Пълни глупости! Ролята на дезинформацията в легендата за нацистките летящи чинии“, „Kugelblitz? Fiddlesticks! The Role of Disinformation in the Nazi Flying Saucer Legend“, статия, спис. Focus Magazine, V. 5, 31.III.1991. Лос Анжелис. ААДН, Лос Анжелис.

85. Нютон, Исак, Newton, Isaac, 1687, „Математическите начала на натур-философията“, „Philosophiae naturalis principia mathematica“, Лондон.

86. Мулинз, Юстъс, Mullins, Eustace, 1987; „Убийство чрез инжекция“, „Murder by Injection“. Един от доайените на американската конспиратология, мистър Мулинз прави експозе на медицинската мафия в САЩ, верно оръдие в ръцете на банкерите, служещо на техните цели за намаляването на световното население. Книга, 300 стр. Видеокасета, NTSC, 60 мин., $20, ААДН, Лос Анжелис.

87. Оаспи, Книгата, „Oahspe Book“, виж Нюбра, д-р Джон Балу.

88. Оруел, Джордж, Orwell, George, 1948, „1984“, Penguin Books, London; Профиздат, 1989, София. Роман — политическа фикция. А може би и умишлена утечка на информация до масите за тайните планове за едно тоталитарно английско и световно бъдеще след 40

години, които са били разигравани веднага след края на Втората световна война като спешен заместител на победения тоталитарен Трети райх в най-голямото „проектантско бюро“ за илюминатски революции в света — в лондонския клуб на Фабианското тайно общество, The Fabian Society, чийто член е бил и сам Джордж Оруел. От „тинк-танка“ на това тайно общество произлизат плановете за почти всички кървави революции през последния век — за Парижката Комуна, за Болшевишката революция, за черноризката революция на Мусолини в Италия, за нацистката революция в Германия, и за колко ли още други по-малки революции по света.

89. „Нивото на Шума“, автор неизвестен „Noise Level“, 196? г., научнофантастичен разказ, публикуван в списание „Наука и техника“ през 60-те години.

90. Нийпер, Ханс, Nieper, Hans, 1982; „Революция в техниката, медицината и индустрията: конвертирането на енергията на гравитационното поле в полезна работа“, „Revolution in Technik, Medizin, Gesellschaft — Konversion von Schwerkraft-Feld-Energie“, книга 300 стр., издателство Illmer Verlag, Hannover, на немски. На английски, ААДН, Лос Анжелис.

91. Нойе цайталтер магазин, спис. Das neue Zeitalter Magazin, 5.X.1957, „НЛО — едно немско откритие“, „Die UFOs-eine deutsche Erfindung“, статия на немски и английски.

92. Павлики, Т.Б., Pawlicki, T.B., 1990, „Как да построим летяща чиния след като толкова много аматьори не са успели: едно есе по спекулативно инженерство“, „How to Build a Flying Saucer After So Many Amateurs Have Failed: An essay in Speculative Engineering“, файл UFO4.ZIP, от компютърния бюлетинен борд KeelyNet BBS, тел: +САЩ-214-324-3501, Спонсорирана от Vangard Sciences, P.O. BOX 1031, Mesquite, TX 75150. Също от ААДН, Лос Анжелис.

93. Нойе цайталтер магазин, 6.II.1965, „Немски НЛО са наблюдавани свободно през 1947/48“, „Deutsche UFOs 1947/48 einwandfrei beobachtet“, статия на немски и английски.

94. Нойе цайталтер магазин,20.08.l966, „Няма НЛО — само летящи дискове произвеждани на конвейер“, „UFOs gibt es nicht Wohl aber; Flugscheiben am Laufenden Band“, статия на немски и английски.

95.Нонински, Веселин, 1995, частна кореспонденция.

96. Павлики, Т.Б., 1990, „Как да построим летяща чиния“, „How To Build A Flying Saucer“. 150 стр. книга, ААДН, Лос Анжелис.

97. Ню Йорк Хералд Трибюн, в. New York Herald Tribune, 2.I.1945, от Асошиейтед Прес. Статия за „Паганска инвазия“, 1992, „Pagan

Invasion“, телевизионна серия — суперпродукция от 13 части върху лавината от нехристиянски култове, заливаща през последните 20 години преобладаващо-християнското население на САЩ от медиите, контролирани от Илюминатите. Особено двете части, посветени на сатанизма, които съдържат интервюта с американски сенатори, конгресмени и английски членове на Парламента; със служители на службите на закона, които се борят с нарастващата вълна от сатанистки престъпления в САЩ и Англия.

98. трироторните контраротиращи жироскопни машини на времето, построени от инж. Хайнрих О. Шуман за тайното общество Врил, 1923–1945 г. ТХГ, Виена, Австрия. Книга, 119 стр. А4, на немски.

99. Саарбрюкер цайтунг, в-к Saarbrucker Zeitung, номер 146, 1952, „На Шпицберген кацна летяща чиния“, „Auf Spitzbergen landete fliegende Untertasse“, статия, на немски.

100. Саут Уелс Аргус, в-к South Wales Argus, 13.XII.1944, Съобщение от Маршал Яров, Marshall Yarrow, специален кореспондент на Ройтерс към върховното съюзническо командване в освободения Париж. Статия относно немски летящи дискове.

101. Пеник, Найджъл, Pennick, Nigel, 1961?, „Хитлеровите секретни науки“, „Hitler’s Secret Sciences“, книга, 200 стр., ААДН, Лос Анжелис.

102. Сийверс, Едгар, Sievers, Edgar, 1955, „Летящи чинии над Южна Африка“, „Flying Saucers Uber Sudafrika“, Сагитариус Ферлаг, Претория, Южна Африка. Книга, 200? стр., на немски.

103. Пинто, Ал, Pinto, Al, 30.III.1990, „НЛО — извънземни или построени от човека“, „UFO’s. Alien or Man Made?“, от компютърния бюлетинен борд KeelyNet BBS, тел: +САЩ-214-324-3501, Спонсориран от Vangard Sciences, P.O. BOX 1031, Mesquite, TX 75150. Също от ААДН, Лос Анжелис.

104. Снел, Брадфърд, Snell, Bradford C., 1974, „Дженерал Мотърз и неговата подкрепа на нацистите“, „GM and the Nazis“, спис. Рампартс Мегъзин, Ramparts Magazine, статия.

105. Поляков, Спартак, 1989, „Введение в експериментальной гравитоники“, 200 стр. книга, на руски, показваща фотографиите на една дузина антигравитационни генератори с основни и подчинени жироскопи, $30, ААДН, Лос Анжелис.

106. Солженицин, Александр, Solzhenitsyn, Alexander, 1974. „Архипелаг ГУЛаг“, роман в 12 тома, YMCA Press, Paris.

107. Солтър, С.Х., Salter, S.H., 8.II.1990, „Добри вибрации за физиката: Левитиращи жироскопи“, „Good Vibrations for Physics: Levitating Gyros“, спис. Нейчър, Nature, статия.

108. Ратхофер, Норберт Юрген, Ratthofer, Norbert Juergen, 1990, „Летящи чинии и други немски и японски тайни оръжия-чудо на Втората световна война“, „Flugscheiben und andere deutsche und japanische Geheim — und Wunderwaffen im Zweiten Weltkrieg“, един от членовете на тайните общества ТХГ и Врил за пръв път разкрива поверителна информация на тези дружества. ТХГ, Виена, Австрия, книга на немски, 164 стр, А4. Плюс допълнително около 2 хиляди страници публикувана за първи път информация.

109. Стеклинг, Фред, Steckling, Fred, 1970?, „Ние видяхме извънземни бази на Луната“, „We Saw Alien Bases on the Moon“. Най-добре документираната книга, съдържаща над 100 оригинални фотографии от американските полети около Луната, отмъкнати от НАСА, с каталожните им номера, показващи грандиозното частно строителство на бази и градове на Луната. Vista, САЩ, ААДН, Лос Анжелис.

110. Ратхофер, Норберт Юрген, и Етъл, Ралф, Ettl, Ralph, 1992, „Проектът Врил“, „Das Vril-Projekt“. Историята на антигравитационните проекти и космически полети на тайните общества Врил и Черното Слънце. ТХГ, Виена, Австрия. Книга, 119 стр. А4, на немски.

111. Стивънс, Хенри, Stevens, Henry, 1995, „Напреднали оръжия на Третия райх“, „Advanced Weapons of the Third Reich“, част III, ААДН, Лос Анжелис.

112. Стивънс, В. К. и Стайнмън, В.С., Stevens, W. C. and Steinman, W. S., 1986, „НЛО се разби край Ацтек, Ню Мексико“, „UFO Crash at Aztec“, книга 250 стр., $25, ААДН, Лос Анжелис. Австрия, 1 ч. видео-документален филм, ААДН, Лос Анжелис.

113. Ратхофер, Норберт Юрген, 1993, „Машините на времето“, „Zeitmaschinen“. Историята на Стивънс, В. К. и Данаерде, С., Stevens, W. C. and Danaerde, S., 1986?, „НЛО — контакт с планетата Ярга“, „UFO Contact From Planet Iarga“, книга, 250 стр., $25, ААДН, Лос Анжелис.

114.Тесла, Никола. Поради това, че цялата ми библиотека в момента на писането на тази книга е в САЩ, огромната библиография върху Тесла ще бъде дадена във втори том.

115. Стивънс, В. К., Stevens, W. C., 1985, „НЛО — контакт с планетата Уммо“, „UFO — Contact From Planet UMMO“, том 1 и 2, 2×300 стр., $50, ААДН, Лос Анжелис.

116. THG — виж Темпелхоф Гезелшафт, Tempelhof Gesellschaft, немския клон на Рицарите-темплиери.

117. Терзийски, Владимир, XII.1990, „Централизираната срещу дистрибутираната вселенски архитектури“ — сравнение между откровенията на книгата Урантия и хрониките на Били Майер за двете различни паралелни управленчески и менажерски вселенски архитектури, 3 часова лекция пред уфологическия клуб „ФОРУМ“ в Лонг Бийч, Калифорния.

118. Стивънс, В. К. и Онек, О., Stevens, W. C. and Onek, O., 1989, „НЛО — Аз дойдох от Венера“, „UFO. From Venus I Came“, книга 220 стр., $25, ААДН, Лос Анжелис.

119. Стрейнджъс, д-р Франк, Strenges, Dr. Frank, 1982, „Тайните на нацистките НЛО и бази са разкрити“, „Nazi UFO Secrets and Bases Exposed“, „самиздат“, преразказ на Бартоновата книга, ААДН, Лос Анжелис.

120. Терзийски, В., V.1991, „Немските антигравитационни летящи чинии“, доклад и 4 часов специален семинар пред Първи световен уфологичен конгрес, Тусон, Аризона, САЩ. Видеокасета, ААДН, Лос Анжелис. Копия също от ФБР.

121. „Съвременни технологии за мозъчно Имплантиране“, 1994, „Recent Implant Technologies“. От различни автори. Микрочипови импланти в стоматологични протези и пломби от шестдесетте години. Микрочипови технологии за директно мозъчно имплантиране — за подслушване и за контрол на съзнанието, стари над 30 години. Конвейерно производство от правителството на имплантирани с микрочипове „екстрасенси“-агенти. 30 стр, А4, $5, ААДН.

122. Терзийски, В., VI.1991, „Третата алтернатива“, „Alternative-3“, „фантастичен“ филм на БиБиСи за тайното кацане на Марс през 1951 г. на антигравитационна чиния със смесен съветско-американски екипаж, и моя едночасова лекция-коментар по въпроса. Видео, 2 часа, $20, ААДН, Лос Анжелис.

123. Сътън, Антони, Sutton, Anthony, 1972?, „Уолстрийт и неговата подкрепа на Хитлеровия възход“, „Wall Street and the Rise of Hitler“, 350 стр. книга, ААДН, Лос Анжелис.

124. Терзийски, В., XI.1991, „Космичните антигравитационни програми на Третия райх“, доклад и специален семинар пред Втори световен уфологичен конгрес, Лас Вегас, Невада.

125. Сътън, Антони, 1973?, „Уолстрийт и неговата подкрепа на Болшевишката революция“, „Wall Street and the Bolshevik Revolution“, 300 стр. книга. ААДН, Лос Анжелис.

126. Терзийски, В. и Попович, Марина, XII.1991, „Перестройка в руската уфология“. Видео-семинар, 2 часа, $20, ААДН, Лос Анжелис.

127. Таф, Бари, 1995, „Тайните американски военни технологии на Новия Световен Ред“, двучасова видео-лекция, $20, ААДН, Лос Анжелис.

128. Терзийски, В., II.1992, „НЛО на Третия райх“, видеокасета с 4 ТВ интервюта, 2 часа, $20, ААДН, Лос Анжелис.

129. Терзийски, В., III.1992, „Теория и практика на жироскопните антигравитационни двигатели“, 4 часов специализиран семинар пред Института по физика на твърдото тяло на БАН, и пред останалите институти от рамките на Атомния център на БАН, а също и семинари пред Софийски Технически Университет, Дървеница; и Факултет по физика към Софийския университет „Кл. Охридски“. Също и като статия, 12 стр., $4, ААДН, Лос Анжелис.

130. Темпелхоф Гезелшафт,ТХГ-1, Tempelhof Gesellschaft, THG, (немския клон на рицарите-темплиери), 1991, „НЛО? Или Третият райх отвръща на удара“, „UFOs? Or the Third Reich Striking Back?“, Виена, Австрия, 1 ч. видео-документален филм, ААДН, Лос Анжелис.

131. Темпелхоф Гезелшафт, ТХГ-2, 1993, „НЛО секретите на Третия райх“, „UFO Secrets of the Third Reich“, Виена, Терзийски, В., III.1992, „Уфологията в САЩ“, 3 часова популярна видео-лектория в НДК, София.

132. Терзийски, В., XI.1992, „Частните антигравитационни програми на Илюминатите през последните 150 години“, доклад и специален семинар пред Трети световен уфологичен конгрес, Лас Вегас, Невада.

133. Терзийски, В., V.1992, „Юникъс Мегъзин“, „Unicus Magazine“, „Близки срещи с фуу файтърите на Третия райх“, „Close Encounters of the Foo Fighter Kind“, Лос Анжелис. Също като отделна статия, 4 стр, $2, ААДН, Лос Анжелис.

134. Терзийски, В., I.1993, „Земната компонента на извънземното уравнение: тайни проекти на Илюминатите, препирани пред земната публика като новата извънземна заплаха“, доклад пред световната конспиратологична конференция „Глобалната конспирация С93“, зала Уембли, Лондон, интервюта за пресата и телевизията. Копия само от Mi-6.

135. Терзийски, В., IX.1992, „Алиса в страната на чудните чинии“, „Alice in Saucerland“, статия, 4 стр., $2, ААДН, Лос Анжелис. Също така множество доклади на същата тема пред конференции в Лос Анжелис, Сан Диего, Сан Франциско, Финикс, Аризона.

136. Терзийски, В., Билек, Алфред, IX.1992, „Второто ъндърграунд интервю с д-р Ал Билек“: „Филаделфийският и други проекти на

Илюминатите по невидимост и телепортация“, двучасова видео-дискусия, $20, ААДН, Лос Анжелис. Или само текста от Интернет.

137. Терзийски, В., II.1993, „Градът Ню Берлин на Южния полюс — сбъдването на илюминатор-нацистката мечта за създаването на супермените на Новия Ред“. „Третата световна «война» през 1947 година срещу Ню Берлин“ — едночасов документални филм на ВМС на САЩ за неуспешната морска кампания на адмирал Ричърд Бърд срещу Ной Швабенланд. Плюс едночасова видео-лекция, $20, ААДН, Лос Анжелис.

138. Терзийски, В., Мороу, Хелга, IX.1992, „Моят баща беше телепортиран до Луната и до Марс“. Хелга разказва за своя тайнствен баща — изтъкнат германски учен, работил първо в най-секретните проекти на нацистите, а после и в Манхатанския, Филаделфийския и Монтокски тайни проекти на американските военни; и неговите телепортации с особени поръчения до тези планети. А също и за неговото тайнствено изчезване вероятно в извънземните бази на тайното правителство. Двучасова видео-дискусия, $20, ААДН, Лос Анжелис.

139. Терзийски, В., IV.1993, „Земната компонента на извънземното уравнение“: тайни проекти на Илюминатите, препирани пред световната публика като новата извънземна заплаха, „The Terrestrial Component of the Alien Presence: Secret Illuminati Projects, Laundered to the Public as the New Alien Threat“, 3 часова лекция пред уфологическия клуб ФОРУМ в Лонг Бийч, Калифорния, на аудиокасети, $10, ААДН, Лос Анжелис. Или от мрежата Интернет, потърсете лекцията с опциите за search по автор или по заглавие.

140. Терзийски, В., Келли, Дон, IX.1992, „Двигатели на безплатна енергия и експерименти с магнитни падащи тела, оборващи закона на Галилей“, „Free Energy Motors…“, двучасова видео-лекция, $20, ААДН, Лос Анжелис.

141. Терзийски, В., Билек, Алфред, V.1993, „Третото ъндърграунд интервю с д-р Ал Билек“: „Проектът «Монтоук» за междузвездните и междугалактични хронокоридори; и за контрол на съзнанието“, проведен през 50 и 60-те години в базата Монток в Лонг Айлънд. Двучасова видео-дискусия, $20, ААДН, Лос Анжелис. Или само текста от Интернет.

142. Терзийски, В., X.1992, „Земната компонента на извънземното присъствие: тайни проекти на Илюминатите, препирани пред земната публика като новата извънземна заплаха“, „The Terrestrial Component of the Alien Presence: Secret Illuminati Projects, Laundered to the Public as

the New and Ultimate Threat — the Alien Threat“, двудневен 10-часов интензивен семинар, Седона, Аризона, на 5 видеокасети, $80. „Национал-шаманизъм“. Задкулисните връзки на немските тайни общества по времето на Третия райх с редица извънземни раси и с още по-високи вселенски ангелски йерархии от тъмната страна на силата. Двучасова видео-дискусия, $20, ААДН, Лос Анжелис. Или само текста от Интернет.

143. Терзийски, В., Старлинг, Кристъл, VI.1993, частни ясновидски сеанси.

144. Терзийски, В., Билек, Алфред, Джонсън, Чан, X.1993, „Окултен Национал-социализъм“, или магически.

145. Терзийски, В., Никълз, Престън, X.1994, „Проектът «Монток» за генерирането на изкуствени хронокоридори, и други проекти на Илюминатите“. Видео-дискусия, 2 часа, $20, ААДН, Лос Анжелис.

146. Терзийски, В., Максуел, Джордан; Мулинз, Юстъс; XI.1994, Terziski, V.; Maxwell, Jordan; Mullins, Eustace; „Хомосексуален контрол на съзнанието в най-високите ешелони на тайните общества“, „Homosexual Mind Control in the Highest Echelons of the Secret Societies“. Видео-дискусия, 2 часа, $20, ААДН, Лос Анжелис.

147. Терзийски, В., XI.1993, „Моето «откритие» на антигравитацията“, доклад-семинар с експериментална демонстрация пред научна конференция в Хирошима; пред японската телевизия и пред Токайския и Сендайски университети, а също лекции в Мацуяма и Токио, на японски. Копия от Хирошимската телевизия.

148. Терзийски, В., V.1995, „Тайни Илюминатски военни технологии, които могат да бъдат използвани да се «инженират» изкуствено катастрофалните библейски пророчества на Апокалипсиса“. Тричасов семинар пред вестник Contact, Техачапи, Калифорния. На аудиокасети, $10, ААДН, Лос Анжелис. Също и чрез Интернет.

149. Терзийски, В., V.1994, „Голямата унифицирана теория на жироскопните антигравитационни двигатели“, лекция и 20 часов мегасеминар пред конференцията „Време, пространство и гравитация“ на АН на Русия, Санкт Петерсбург, на руски. Също и статия, 8 стр, $4, ААДН, Лос Анжелис.

150. Терзийски, В., IX.1995, „Турбореактивните чинии на Третия райх.“, „UFOs ot the Third Reich. The Turbojet Flying Saucers. Vol.1.“, „пилотна“ версия 1.0, книга с илюстрации, 400 стр. A4, том I от поредицата „Летящите чинии на Третия райх“, $60, ААДН, Лос Анжелис.

151.Терзийски, В., VI.1994, „Частни космични програми с антигравитация на тайните земни общества през последните 100 години“, 12 часов интензивен семинар, Звездното градче, Москва, и Академията на Науките на Русия, на руски. Копие може да получите от КГБ, ако имате необходимия за това „блат“.

152. Терзийски, В., X.1995, „Борбата между мрака и светлината в нашата дуалистична Вселена — земните, извънземните и ангелските нива на това голямо вселенско уравнение.“ 4 часова видео-лекция, $40, ААДН, Лос Анжелис.

153. Терзийски, В., VI.1994, „Голямата унифицирана теория на жироскопната антигравитация“, 4 часов закрит семинар пред групата на академик Анатолий Акимов и НТСЦ „Вент“, Москва.

154. Терзийски, В., II.1996, „Нови технологии по антигравитация, разработвани в секретни военни и частни програми в развитите индустриални страни“, специализиран семинар пред Института по Физика на твърдото тяло на БАН, и пред останалите институти от рамките на Атомния център на БАН, 8 часа, на български.

155. Терзийски, В., Акимов, Анатолий, VI.1994, „Теория и практика на торсионните полета“. „Радиониката на торсионните полета — научното обяснение за черната и бялата магия“, 10 часово видео-интервю, на руски, $100, със специална поръчка, ААДН. Лос Анжелис.

156. Терзийски, В., VIII.1994, „Близки срещи с фуу файтърите“, „Close Encounters of the Foo Fighter Kind“, книга без илюстрации, 45+16 стр. А4, $15, ААДН, Лос Анжелис.

157. Терзийски, В., III.1996, „Уфологията в САЩ на прага на 21 век“, двудневна видео-лектория, Културен Дом „Средец“, София.

158. Терзийски, В., главен научно-технически консултант; Яои, Джуничи, режисьор; Нипон Телевижън; X.1994, „Междупланетните полети на Третия Райх“, документален филм, 2 часа, на японски, ААДН, Лос Анжелис.

159. Терзийски, В., III.1996, „Окултните науки на тайните земни общества“, 3 часов видео-семинар в НДК, София.

160. Терзийски, В., III.1996, „Алтернативната медицина в САЩ“, двудневен 10 часов семинар, Дома на Урантия, Книгата, „Urantia Book“, 1955, Фондация Урантия, The Urantia Foundation, Chicago, Illinois 60614, U.S.A., 2200 стр. книга. ISBN 0-911560-02-5. Откровението за земните хора на XX век за работата на многобройните светове и йерархии на Християнското Триединие в

нашата локална група от дузина галактики. Също на 4 IBM компресирани дискети, всичко 6MB, под референтната програма „Folio Views“, $10, ААДН, Лос Анжелис. На английски книгата я има в Националната библиотека „Кирил и Методи“, сигнатурен номер II 60362; а на френски скоро ще бъде оставена и в библиотеката на Софийския университет.

161. Уфер, Дас, спис. Das Ufer, 1952, публикува серия статии озаглавени „Летящи чинии = Немски летящи пумпали (жироскопи)?“, „Fliegende Untertasse = Deutscher Flugkreisel?“.

162. Фейгън, Майрън, Fagan, Myron, 1967, „Илюминатите и техния Съвет за външни връзки“, „The Illuminati and Their Council of Foreign Relations“, продуцент А. Дж. Хилдер. Издателска къща Cinema Education Guild, — лекции на 3 дългосвирещи плочи, колекционерска рядкост, също като 2×90 мин. аудиокасети, $10, ААДН, Лос Анжелис.

163. Фолър, Дж., Холандер, В., Нелсон, П., МакХю, М., Faller, J.E., Hollander, W.J., Nelson, P.G., McHugh, M.P., 19.II.1990, „Експеримент по претеглянето на жироскоп с нулев резултат“, „Gyroscope-Weighing Experiment with a Null Result“, спис. Физикъл Ривю Летърз, Physical Review Letters, статия.

164. Фриш, С.Э., Тиморев, А.В., 1952, „Курс общей физики“, т. 3, 2 изд., Москва, Лениздат.

165. Хайм унд велт-1, в-к Heim und Welt, 2.IV.l959, „Flugkreisel, irdisch“, „Земни летящи пумпали (жироскопи)“, статия.

166. Хайм унд велт-2, 2.IV.l959, „’Versuchsballons’ anderen Planeten“, „Опитни балони от чужди планети“, статия.

167. Харбинсън, В.А., Harbinson, W.A., 1980, „Генезис“, „Genesis“, документално-фиктивна книга, спряна от разпространение, 550 стр., Dell Publishing, USA.

168. Харбинсън, В.А., 1985?, „Началото“, „Inception“, летящи чинии, директно от „Фирмата“ (от ЦРУ), в добрата традиция на Харбинсън. Същите две фотографии в оригинал видях и в частната колекция на все още живия през май 1994 г. инж. Андреас Еп от Мюнхен, работил на младини върху проекти на летящи чинии.

169. документално-фиктивна книга, спряна От разпространение, 450 стр., Dell Publishing, USA.

170. Харбинсън, В.А., 1995, „Проект НЛО“, „Project UFO“, Лондон. Книга, 267 стр., ААДН, Лос Анжелис.

171. Хауърд Майкъл, Howard, Michael, „Окултната конспирация“, „The Occult Conspiracy“, книга.

172. Хорст, Лаура, Horst, Laura, 1987. „Оаспи — кондензираната

версия“, „Oahspe — The Condensed Version“, Amherst Press, Palmer Publications, Inc., P.O. Box 296, Amherst, Wisconsin 54406, USA, 272 стр. книга. Виж също пълната версия на Книгата Оаспи, „Oahspe Book“, под Нюбра, д-р Джон Балу.

173. Хаясака, Х., Такеучи, С., Hayasaka, H., Takeuchi, S., 18.XII.1989, „Аномално намаляване не теглото на жироскоп, въртящ се около вертикалната ос на земята“, „Anomalous Weight Reduction In a Spinning Gyroscope Along the Vertical Axis of the Earth“, спис. Физикъл Ривю Летърз, Physical Review Letters, статия.

174. Хоуглънд, Ричард, Hoagland, Richard, 1994, „Луната на Хоуглънд“, „Hoagland's Moon“, видео-лекция пред НАСА за открити изкуствени обелиски на Луната, високи по един километър. ААДН, Лос Анжелис, САЩ.

175. Хигъм, Чарлз, Higham, Charles, 1983, „Търговия с врага: експозе на нацистко-американския паричен заговор 1933-1949“, „Trading With the Enemy: An Expose of The Nazi-American Money Plot 1933-1949“, книга, 250 стр., Delacorte Press, New York.

176. Цайтен Шрифт Магазин, спис. Zeiten Schrift Magazin, юни/авг., 1994, Брой No3, „Танц над бездната“, „Der Tanz am Abgrund“, статия.

177. Хилдер, Антони, Hilder, Anthony, J., продуцент, 1994; „Мегаубийството на века“, „Megamurder 2000“.Дискусия между г-н Хилдер и д-р Роберт Щрекер, д-р Алан Кянтуел и други видни американски лекари-дисиденти, всичките автори на книги за генетичното инженериране на СПИНа, относно най-голямото убийство, проведено някога от тъмните сили на Илюминатите. Видеокасета, NTSC, 60 мин., $20, ААДН, Лос Анжелис.

178. Чилдрес, Дейвид Х., Childress, David H., 1994, „НЛО направени на Земята“, „Man Made UFOs“, преиздаване с ново заглавие на Весковата книга „Да се прехванат, но да не се обстрелват“, 450 стр., Adventures Unlimited Press, USA.

179. Чилдрес, Дейвид Х., 1985, „Справочник по антигравитация“, „The Antigravity Handbook“, книга 280 стр., Adventures Unlimited Press, USA.

180. Хилдер, Антони, продуцент, 1994, „Хилядолетието на 2000-та година“, „Millennium 2000“. Експозе на съвременните американски Илюминати. Дискусия между няколко от най-известните конспиратолози на САЩ върху програмите на Илюминати за подготовката на идването на Новия световен ред. 2 ч. видео, $20, ААДН. Лос Анжелис.

181. Чилдрес, Дейвид Х., 1987, „Антигравитацията и световната

енергийна мрежа“, „Antigravity And The World Grid“, книга 320 стр., Adventures Unlimited Press, USA.

182. Шаубергер, Виктор, Schauberger, Victor, 1996, „Събрани съчинения“, ААДН, Лос Анжелис.

183. Шейфър, капитан Хайнц, Schaeffer, captain Heinze, 1959?, „Подводница No977“, „U-boat 977“. Книга, 200 стр. Като командир на немската подводна лодка U-977, капитан Шейфър е един от най-нашумелите автори в следвоенния култов ъндърграунд, изследващ историята на Третия райх. В книгата си, която е иззета от Илюминатите и е голяма библиографска рядкост в момента, той описва последния секретен рейс на своята подводница, която изплувала мистериозно няколко месеца след края на Втората световна война в аржентинското пристанище Мар дел Плата само с една дузина екипаж на борда, въпреки че отплувала в края на април същата година от своята база в Хамбург, само дни преди края на войната, натоварена с хора и документи. Предполага се, че това бил един от многобройните курсове на немски подводници в края на войната до Ной Швабенланд на Южния полюс, южно от Южна Африка, до тайната илюминато-германска база там, чийто строеж започва някъде към 1939 година.

184. Холандска книга, заглавие, автор и издател — неизвестни. Две фотографии в едър близък план на Юнкерсовата витломоторна чиния в полет. Единствена хвърчаща страница, на холандски и английски. Американският изследовател на НЛО и агент на ФБР по негово собствено признание, г-н Уилям Моор, William Moore, изпрати тази страница до м-р Хенри Стивънс преди 4–5 години. Бил пък сигурно я е получил, заедно с целия свой файл върху немските

185. Шпигел, спис. Der Spiegel, март 1950, „Чиниите — те все пак летят“, „Untertassen — Sie Fliegen aber doch“, статия.

186. частен разговор с главния редактор. Като такъв той е бил поканен от агент на тайното правителство да се повози на една летяща чиния, построена в Земните частни програми, която посветеният елит може да си купи за 10 милиона щатски долара. Пилотското кресло вътре в голямата просторна кабина е било взето от пилотската кабина на пътническия лайнер DC-10. При излитане пилотът-агент не е използвал никакви предпазни колани, а главният редактор е стоял прав на пода в средата на кабината. Тъй като не е усетил абсолютно нищо, той най-накрая е запитал своя домакин: „Ще летим ли все пак, или ще седим тук в пустинята?“ Тогава домакинът е натиснал един бутон, правещ металната стена на кабината прозрачна като стъкло. И през тази огромна „витрина“ редакторът е видял долу далече под краката си

картата на Персийския залив, докъдето били долетели за няколкото минути, след като се качили в чинията близо до Лос Анжелис. И всичко това без ни най-малкото усещане за каквото и да е движение.

187. Щайнер, Рудолф, Steiner, Rudolf, 1938?, „Луцифер и Ариман“, „Lucifer und Ariman“. Брошура, 80 стр.? Рудолф Щайнер, основателят преди Втората световна война на антропософското учение в Швейцария и в целия свят, и един от великите учители на бялото Земно братство, разказва в това може би най-ясно откровение от висшите Вселенски нива от страната на „светлата страна на силата“ за възможното M.D., инкарниране на нашата планета на Краля на Мрака, негово Мрачно Вселенско Затъмнение Хер Ариман. В лични „интервюта“ с трите велики Вселенски учители, инкарнирали на Земята през последните пет хиляди години или през близкото бъдеще — с Луцифер, представителя на Бялото Братство; с Исус Христос, представителя на Триединната йерархия; и с Ариман, представителя на Черното Братство, Щайнер разкрива техните философии и минали или предстоящи мисии на Земята.

188. Ямиянис M.D., д-р Джон, Yamiyanis, John, 1988, „Факторът Ф“, „The «F» Factor“. Книга, 300 стр. Независим кандидат за президент на САЩ на изборите през 1992 и 96 г., д-р Ямиянис е най-видимия активист в широката борба на просветлената американска интелигенция, и на все по-голям брой стоматолози, лекари и психиатри-дисиденти, срещу задкулисните машинации на глобалния илюминатски елит да наложи въпреки волята на преобладаващото болшинство от населението в Европа и Америка, масовото насилствено флуоридиране на питейната вода на градовете, и администрирането сред населението на допълнителен флуор чрез флуоридираната зъбна паста и флуоридните ежемесечни намазки на зъбите на учениците — за целите на контрола на мисленето, за генериране на допълнителни ракови заболявания и за скъсяване на човешкия живот на хората в пенсионна възраст.

189. Щрекер, M.D., д-р Роберт, Strecker, Robert, 1989; „Щрекеровият меморандум“, „The Strecker Memorandum“. Д-р Щрекер, практикуващ гастроневролог от Лос Анжелис, първи измежду многобройните лекари-дисиденти в САЩ разкри задкулисното генетично инженериране на СПИНа за целите на намаляването на световното население, базирайки се на десетки статии от най-официални академични медицински списания, а също и на официалните дневници на заседанията на Американския конгрес. Видеокасета, NTSC, 90 мин., $20, ААДН, Лос Анжелис. Юникъс

мегъзин, Unicus Magazine, 1992,

Обръщение към читателите

За по-нататъшни запитвания до нашата Академия и за списъка на нашите публикации и видео-филми, които можете да си поръчате от нас, можете да ни пишете на нашия постоянен адрес-пощенска кутия в САЩ, даден в края на книгата. Ние разполагаме с около 150 заглавия в нашия стандартен каталог, и с около 1,000 допълнителни заглавия, които могат да се поръчат със специална поръчка. Всички книги, аудио и видеокасети са на английски език. В нашата Академия ние колекционираме само книги, които не могат да се намерят никъде другаде — в никакви книжарници, библиотеки или бази данни. Видеофилмите са на американския телевизионен стандарт NTSC, на стандартни VHS касети, и цената на една видеокасета е от 20 до 30 щатски долара, плюс пощенските разноски ($10 на всяка касета). За да можете да гледате нашите касети на стандартен български PAL телевизор, Вие трябва да притежавате от по-новите видеомагнетофони, които имат опцията „NTSC Playback on PAL TV“ — или проиграване на NTSC записи на обикновен ПАЛ-ов телевизор.

Ние живо се интересуваме само от „бартерна“ размяна на фотографии, видеофилми, аудиокасети с лекции или книги, по системата едно към едно, сиреч един час от Вашето аудио за същото от нашите, или два часа от Вашето видео за два часа от нашите. Или десет от вашите фотографии за толкова от нашите. Интересуват ни само първокачествени записи, първо поколение, на нови неизползвани преди това видео касети от най-доброто качество, като например SONY, TDK и т.н., от всякакъв видео стандарт (PAL, Secam, NTSC), направени директно с видеокамера, преписани в ТВ студио или преписани от ТВ програми, но само от кабелна телевизия с добър сигнал. В никакъв случай записи директно от ТВ антена. На същите професионални условия естествено отговарят и нашите записи.

Живо се интересувам, колекционирам и обменям всякакви истории, слухове, факти, наблюдения на очевидци и всякаква друга информация в подкрепа на идеите, изказани в настоящата книга. Това могат да бъдат цитати от други книги или списания, снимки, илюстрации и т.н., особено от руски, български, източно-европейски или западно-европейски издателства, които не се разпространяват в САЩ и не са ми познати. Понякога и една само хубава история или фотография може да спечели за своя изпращач, в зависимост от своето динамитно

качество, една, две или повече видеокасети от нашата голяма колекция. Всеки изпратен от вас материал се компенсира с някакъв материал от нашата огромна колекция. Нашата дълбока вяра и спазване на бартерните закони на кармичната Вселена ни е помогнала никога да не пресушаваме този непресъхващ поток от информация, който се стича към нас от целия свят.

Интересувам се също и от цели частни колекции в областта на Уфологията или други алтернативни и дисидентски области на науката и познанието, не отговарящи на партийната линия на Илюминатите. Като например алтернативна наука, подтиснати открития и изобретения, алтернативна медицина, контрол на съзнанието, фотографии или видеозаписи в близък едър план от БЛИЗКОЛЕТЯЩИ, висящи или кацнали НЛО, които показват структурата на повърхността и формата на чинията, а също и детайли и подробности от двигателната система. Също колекционирам контактьорски дневници и публикации, философски и религиозни откровения и т.н.

Поради широката популяризаторска мисия на нашата Академия, аз се интересувам също и от вече публикувани НЕСЕКРЕТНИ патенти в областта на антигравитацията или алтернативната наука. Интересувам се още от описания на любителски и НЕСЕКРЕТНИ експерименти по антигравитация — само текстови описания, или и със снимки, чертежи или видеоленти. Интересуват ме преди всичко потвърдени „факти“ относно изследвания, експерименти и наблюдавания на антигравитационни апарати — например публикувани вече в български, руски или всякакви други книги. Или описания на очевидци или на самите автори, които аз бих могъл да проверя лично при моите бъдещи идвания в България. И колкото по-прости и по-евтини за изпълнение от хобисти-любители са тези експерименти — толкова по-добре. Интересуват ме само описания, които да са годни за публикуване в една научнопопулярна версия в бъдещите мои книги — разбира се с пълните кредити, цитиране и благодарности, изказани към техния автор, откривател или изобретател. Не се интересувам от описания, които се считат за лична поверителна информация от техния изобретател, и които той не би желал за сега да разгласи на широката общественост.

Интересуват ме само описания на експерименти, които аз бих разменил с техния откривател в натура, за описанията на други подобни експерименти. Да не забравяме, че нашата Академия притежава може би най-голямата публична и несекретна колекция от

такива описания, намираща се в частни ръце на Земята, а и едвам смогвам да отварям и чета цялата тази камара от кореспонденция, която се сипе върху мене от целия свят. На тези изследователи, които са открили и предоставили за публикуване цялата тяхна досегашна информация и резултати от опити, аз съм предоставял безвъзмездно цялата моя колекция от резултати от подобни опити, събрани от четирите краища на света, независимо, че е била много по-обширна от тяхната информация.

Като израз на благодарност към проф. Хаясака, който отвори за мене вратите на своята лаборатория в Сендайския университет и лично ми показа цялата своя експериментална апаратура, аз изнесох пред него и сътрудниците му един четиричасов семинар с диапозитиви и филми, в който им показах десетки различни антигравитационни устройства, базиращи се на жироскопния принцип, „открит“ от професора. По същия начин процедирахме и с инж. Спартак Поляков от рязинския електронен институт край Москва, или с академик Акимов и неговата група по физика на торсионните полета.

Информация за текста

© 1994 Владимир Терзийски
Редакция: Петър Енчев (haripetrov), 2010
Свалено от „Моята библиотека“ [http://chitanka.info/text/15909]
Последна редакция: 2010-04-17 21:00:00